La tarification en assurance automobile au Québec 1982

Rapport du Surintendant des assurances

Gouvernement du Québec
Ministère des Institutions financières
et Coopératives
Direction générale des assurances

La tarification en assurance automobile au Québec en 1982

Rapport du Surintendant des assurances

Gouvernement du Québec
Ministère des Institutions financières et Coopératives
Direction générale des assurances

Édité au cours du premier trimestre 1983
par la Direction des communications du
ministère des Institutions financières
et Coopératives

ISBN 2-550-02979-8
ISSN 0226-5826

Dépôt légal,
Bibliothèque nationale du Québec

Gouvernement du Québec
Ministère des Institutions financières
et Coopératives

Cabinet du ministre

QUÉBEC, février 1983

Monsieur Claude Vaillancourt
Président de l'Assemblée nationale
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le cinquième rapport annuel du Surintendant des assurances sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1982. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis au Surintendant par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

JACQUES PARIZEAU

Gouvernement du Québec
Ministère des Institutions financières
et Coopératives
Direction générale des assurances

QUÉBEC, février 1983

Monsieur Jacques Parizeau
Ministre des Institutions financières
et Coopératives
1025, rue St-Augustin
Edifice "C" - bureau 322
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le cinquième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1982.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'hommage de mon profond respect.

Le Surintendant des assurances,

JACQUES M. ROY

800, Place d'Youville
Québec, QC G1R 4Y5

TABLE DES MATIÈRES

		PAGE
INTRODUCTION		1
CHAPITRE 1	Le profil du secteur en 1982	3
	1.1 La structure du marché	4
	1.2 La performance financière des assureurs	8
	1.3 Les centres d'estimation	10
CHAPITRE 2	La cueillette de l'information	13
	2.1 Les manuels de tarifs	14
	2.2 Le plan statistique et les données d'expérience recueillies	16
CHAPITRE 3	La classification	19
	3.1 Les règles utilisées par les assureurs	20
	3.2 Les changements apportés en 1982	22
	3.3 La réforme du système	24
CHAPITRE 4	Les coûts	27
	4.1 L'expérience des dernières années	28
	4.2 Le futur	40
CHAPITRE 5	Les tarifs de 1982	47
	5.1 Le niveau des primes	48
	5.2 Les différences entre assureurs	57
	5.3 Résumé	66

			PAGE
CHAPITRE 6	Le fondement des tarifs de 1982		69
	6.1	Les études d'ensemble	70
	6.2	Les études par assureur	77
CONCLUSION			89
LISTE DES ANNEXES			91
	1	Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec	93
	2	Description des règles de classification	103
	3	Tableaux des primes les plus basses et les plus élevées par territoire et pour certaines classes d'assurés	125
	4	Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés	131

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25), le Surintendant des assurances doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification utilisée au Québec par les assureurs automobiles en 1982.

Ce rapport comporte six chapitres. Dans le premier, on trace le profil du marché de l'assurance automobile au Québec en 1982. Les cinq autres chapitres sont consacrés à l'analyse de la tarification; on y traite des informations recueillies des assureurs, de la classification, des coûts, du niveau des primes et de leur fondement statistique.

Il convient de rappeler que les résultats présentés dans ce rapport portent exclusivement sur le secteur privé de l'assurance automobile.

CHAPITRE 1

LE PROFIL DU SECTEUR EN 1982

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur l'assurance automobile en 1978, les Québécois sont protégés par un régime administré par la Régie de l'assurance automobile du Québec lorsqu'ils sont victimes de dommages corporels causés par une automobile. Pour les autres risques, ils font affaires avec les assureurs privés.

Dans ce premier chapitre, on brosse le profil du secteur privé de l'assurance automobile en 1982 en y traitant de la structure du marché, de la performance financière des assureurs et des centres d'estimation.

1.1 LA STRUCTURE DU MARCHÉ

La structure du marché privé de l'assurance automobile est analysée en fonction du nombre d'assureurs autorisés à pratiquer ce genre d'assurance et de la part du marché que chaque assureur détient.

1.1.1 LE NOMBRE D'ASSUREURS

Le tableau 1 illustre l'évolution du nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec et de ceux qui y ont réellement exercé cette activité; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe 1. Ces statistiques ne tiennent pas compte des assureurs qui ne pratiquent que la réassurance.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1978	164	107
1979	130	101
1980	138	109
1981	137	108
1982	137	106

On constate en premier lieu que le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile est resté en 1982 le même qu'en 1981, soit 137. Cela ne signifie pas, pour autant, qu'il n'y a pas eu de changement dans cette population d'assureurs en 1982; six assureurs ont en effet obtenu pour la première fois un permis pour opérer en assu-

rance automobile au Québec, alors que le permis de six autres n'a pas été renouvelé. Aucun de ces derniers ne détenait une part significative du marché.

Sur les 137 assureurs autorisés à pratiquer en 1982, on compte 17 assureurs à charte du Québec, 6 assureurs à charte d'une autre province, 60 assureurs à charte du Canada et 54 assureurs à charte d'un autre pays. Les chiffres correspondants pour l'année 1981 sont de 17,6, 62 et 52. Il n'y a donc pas eu de changement important à cet égard en 1982, les assureurs à charte canadienne ou étrangère continuant à être fortement représentés dans le marché.

Le nombre d'assureurs qui ont effectivement exercé une activité en assurance automobile a subi une légère baisse en 1982, passant de 108 en 1981 à 106. Ce nombre est demeuré, par ailleurs, relativement stable depuis l'instauration du nouveau régime d'assurance automobile en 1978.

L'offre d'assurance automobile au Québec a donc peu varié au cours des cinq dernières années; elle s'est légèrement contractée en 1982, mais elle demeure forte.

1.1.2 LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS

Le marché privé de l'assurance automobile au Québec est, comme l'illustre le tableau 2, dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs.

Ce tableau fait état des parts de marché des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec. Les parts de marché sont établies en fonction du volume des primes souscrites et, comme les chiffres de l'année 1982 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport, les données indiquées sont celles de 1981. Ces données sont

représentatives de la structure existante au début de 1982 et, selon les renseignements disponibles, il n'y a pas lieu de croire que cette structure aura été modifiée substantiellement en 1982.

TABLEAU 2

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS (OU GROUPES D'ASSUREURS) AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou de groupes d'assureurs)	Part de marché 1980 %	1981 %
1	10	11
3	23	26
5	33	36
10	52	53
15	64	65

On voit qu'un nombre relativement peu élevé d'assureurs (ou groupes d'assureurs) recueille la majorité des primes souscrites en assurance automobile au Québec : plus de la moitié des primes versées par les assurés québécois est recueillie par 10 assureurs (ou groupes d'assureurs) et près des deux tiers le sont par 15.

Par ailleurs, on observe une plus forte concentration de l'offre d'assurance automobile en 1981; elle est le résultat d'une accentuation du phénomène de regroupement des assureurs dans les dernières années. Cette concentration de l'offre n'est pas unique à l'assurance automobile; elle existe pour l'ensemble des assurances générales où l'on retrouve à peu près les mêmes chefs de file.

Malgré cette plus forte concentration de l'offre dans le marché de l'assurance automobile, on peut affirmer

qu'il ne s'agit pas d'un marché monopolistique, aucun assureur ne le dominant; en 1981, la part de marché du plus important groupe d'assureurs ne s'élevait qu'à 11%.

De plus, en analysant plus à fond les parts de marché des plus importants assureurs, on constate qu'elles ont continué de varier de façon significative en 1981 et qu'il y a eu plusieurs changements dans la position des assureurs. Rien n'indique, donc, qu'on soit en présence d'un marché oligopolistique où quelques assureurs auraient le monopole de l'offre, ne se feraient pas concurrence et resteraient toujours sensiblement aux mêmes positions.

En résumé, la structure du marché en assurance automobile au Québec demeurait, à la fin de 1981, propice à ce que la concurrence continue de s'exercer; on sera à même de constater, à partir d'autres analyses présentées plus loin dans ce rapport, si elle s'est effectivement exercée en 1982.

1.2 LA PERFORMANCE FINANCIÈRE DES ASSUREURS

Les assureurs qui font affaires en assurance automobile au Québec oeuvrent dans le vaste marché des assurances générales; c'est pourquoi il importe de rappeler certains faits sur leur performance financière, tant au Québec qu'au Canada, afin de mieux saisir certains phénomènes ou contraintes qui le caractérisent.

Au Québec, on a pu constater, dès 1980, une détérioration de la situation dans les assurances générales, caractérisée par une diminution importante de la rentabilité des assureurs. Comme prévu, ce phénomène s'est poursuivi en 1981, ainsi que l'a révélé l'analyse des états financiers de 1981 déposés par les assureurs auprès du Surintendant.

Dans les faits, les compagnies d'assurances générales à charte du Québec ont affiché de nouveau des pertes nettes en 1981; elles furent de 8,8 M$ comparativement à 13,4 M$ en 1980. Les résultats des autres compagnies d'assurances générales qui exercent au Québec, qu'elles soient à charte canadienne, étrangère ou d'une autre province, n'ont guère été plus reluisants; leurs bénéfices nets ont fondu de 44,1%, passant de 183,4 M$ en 1980 à 102,6 M$ en 1981. Comme on le voit, c'était tout le secteur des assurances générales qui éprouvait des difficultés.

Au moment de la rédaction de ce rapport, les statistiques correspondantes de l'année 1982 n'étaient pas disponibles. Cependant, à la lumière des résultats des trois premiers trimestres de 1982, on peut prévoir que la situation se sera améliorée. Les bénéfices nets des compagnies d'assurances générales faisant affaires au Canada pour les neuf premiers mois de 1982 se sont élevés à 266 M$ comparativement à 206 M$ au cours de la même période de l'année 1981. Selon

notre analyse, le redressement de la situation en assurance automobile a contribué de façon significative à ce résultat.

Il y a tout lieu de croire que les opérations québécoises de ces assureurs auront suivi la même tendance. On peut même penser que les résultats seront meilleurs au Québec. En effet, les ajustements importants que les assureurs ont apporté en 1981 à leurs tarifs en assurance automobile au Québec ont continué de produire leurs effets en 1982 alors que, comme on le verra au chapitre 4, le coût des sinistres a eu tendance à se stabiliser.

En somme, on peut retenir que la situation financière des compagnies d'assurances générales faisant affaires au Québec se sera améliorée en 1982 et que le secteur de l'assurance automobile y aura contribué pour beaucoup.

1.3 LES CENTRES D'ESTIMATION

L'an dernier, nous avons fait appel au Groupement des assureurs automobiles (G.A.A.) pour qu'il précise ses objectifs de façon à ce qu'ils reflètent une ferme volonté de contrôler les coûts et nous l'avons invité à prendre les mesures qui s'imposent pour y arriver.

Ces objectifs et mesures visent les centres d'estimation des dommages aux automobiles accidentées qui doivent être établis ou agréés par le G.A.A. conformément à la Loi sur l'assurance automobile; le législateur, en confiant cette responsabilité au G.A.A. et en faisant obligation aux assureurs de recourir aux centres, cherchait notamment à faire en sorte que les primes d'assurance automobile soient fixées au plus bas niveau possible, grâce à un contrôle serré du montant des estimés, du coût de l'expertise et de la réparation des dommages, de même que, ultimement, du coût des sinistres.

En 1982, nous avons observé plusieurs phénomènes qui permettent de penser qu'on s'approche des buts fixés.

Tout d'abord, le G.A.A. semble prendre de plus en plus conscience de l'importance de sa vocation et les résultats de son Opération Qualité, entreprise en 1981, en témoignent : la diminution du montant moyen des estimés faits dans les centres en 1982, qui ne peut être entièrement attribuée à cette opération (d'autres facteurs interviennent dont la diminution plus forte de la fréquence des accidents graves que celle des accidents mineurs), indique néanmoins qu'un frein a été appliqué à la croissance presque géométrique des coûts dans les dernières années. Les estimations sont faites en tenant davantage compte de la disponibilité de pièces usagées ou réusinées. Le contrôle post-réparation est

de plus en plus courant. Enfin, l'objectif même de contrôle, même s'il n'est exprimé qu'en termes qualitatifs, fait maintenant partie des objectifs généraux du G.A.A.

Il convient également de noter que plusieurs assureurs se sont dotés de programmes de contrôle du coût de réparation des dommages aux automobiles accidentées; ces programmes visent à ce que la réparation soit faite à un coût moindre que celui estimé par le centre d'estimation et, pour y parvenir, on procède souvent par voie d'entente avec une entreprise de réparation. Le règlement du sinistre se fait ainsi à un coût moindre et l'assureur peut en faire bénéficier sa clientèle par un tarif moins élevé.

Il reste encore beaucoup à faire et on ne peut que souhaiter que tous feront les efforts nécessaires dans les prochaines années, conscients de l'importance du contrôle des coûts dans la fixation du niveau des tarifs.

CHAPITRE 2

LA CUEILLETTE DE L'INFORMATION

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre au Surintendant leurs manuels de tarifs ainsi que les autres données qu'il requiert d'eux. C'est à partir de cette information que s'effectue l'analyse des pratiques de tarification en assurance automobile. Ce chapitre fait état des principales données ainsi recueillies en 1982.

2.1 LES MANUELS DE TARIFS

Les assureurs ont, en 1982, déposé auprès du Surintendant leurs manuels de tarifs ou les modifications qu'ils y ont apportées, tel que l'exige la Loi sur l'assurance automobile.

Rappelons que les assureurs doivent soumettre, dans les dix jours, toute modification apportée à leur manuel de tarifs, sous peine des sanctions prévues à la Loi.

Pour bénéficier d'une période suffisante pour effectuer l'analyse, nous n'avons retenu que les modifications aux tarifs prenant effet avant le 1er novembre 1982. D'autres modifications ont été apportées depuis cette date.

C'est ainsi qu'au 1er novembre 1982, on comptait 73 manuels de tarifs utilisés par les 106 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec; certains assureurs sont groupés et utilisent des tarifs communs. A la même période en 1981, 75 manuels étaient utilisés par 108 assureurs.

De ces 73 manuels, 11 n'ont pas subi de modification en 1982 quant au niveau des primes de sorte que, pour les voitures de tourisme, seulement 12 assureurs ou groupes d'assureurs n'ont pas modifié leurs tarifs alors que ce nombre s'élève à 25 dans le cas des véhicules utilitaires. La situation à cet égard est sensiblement comparable à celle qui a prévalu en 1981.

Bien qu'aussi nombreuses qu'en 1981, les modifications apportées en 1982 par les assureurs ont toutefois été moins fréquentes.

C'est ainsi qu'au cours des dix premiers mois de l'année 1982, pour les voitures de tourisme, seulement 25 assureurs ou groupes d'assureurs ont modifié leurs tarifs au moins deux fois, alors qu'en 1981, on en dénombrait 52. Pour les véhicules utilitaires, un seul assureur a modifié plus d'une fois ses tarifs comparativement à 14 en 1981.

Pour mieux comprendre la situation, on rappelle que les assureurs ont dû apporter des modifications fréquentes et graduelles à leurs tarifs en 1981, étant donné l'important rattrapage à effectuer dans un marché fortement concurrentiel.

En 1982, l'importance des modifications a été moindre et les changements ont été moins fréquents particulièrement dans les derniers mois; l'incertitude occasionnée par une tendance à la baisse de la fréquence des sinistres n'est pas étrangère à ce phénomène.

A la lumière de ces statistiques, on retient en somme que les assureurs ont changé leurs habitudes au cours des deux dernières années. Auparavant, ils apportaient des changements rarement plus d'une seule fois par année alors que maintenant, ils le font plus souvent.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de la Direction générale des assurances à Québec et à Montréal. Le nombre de personnes qui ont consulté en 1982 les manuels est resté sensiblement le même que l'année précédente. Il convient de rappeler aux intéressés l'existence de cette importante source d'information sur les pratiques de tarification et de classification des assureurs.

2.2 LE PLAN STATISTIQUE ET LES DONNÉES D'EXPÉRIENCE RECUEILLIES

Le plan statistique du Québec en assurance automobile, entré en opération en 1981, a fourni au cours de 1982 ses premières données statistiques sur l'expérience des assureurs concernant les sinistres et les frais d'exploitation.

Ce plan est sous la responsabilité de l'Agence statistique du G.A.A. en vertu d'un mandat qui lui a été confié par le Surintendant. L'Agence est responsable de la cueillette et du contrôle de la qualité des données ainsi que de la production des rapports qui en découlent.

Dans cette première phase d'opération, l'Agence a connu les difficultés inhérentes à l'introduction d'un nouveau plan statistique, notamment dans la cueillette et la validation des premières données.

Il ne fut pas, en conséquence, possible à l'Agence de produire, dans les délais prévus, les rapports exigés par le Surintendant.

Les problèmes rencontrés sont maintenant en bonne voie d'être résolus et on s'attend à ce que les rapports soient disponibles à temps en 1983.

Dans les circonstances, les nouvelles données produites par le plan statistique n'ont pas été utilisées dans le cadre de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1982.

Enfin, comme il avait été prévu, les assureurs ont continué de rapporter également les données de leur expérience en fonction de l'ancienne base statistique, de façon à palier aux problèmes temporaires de l'implantation du nouveau plan et à assurer une continuité essentielle à l'analyse.

Ce sont ces statistiques, publiées par le B.A.C., qui ont servi à l'analyse de la tarification en 1982. Elles sont présentées et analysées au chapitre 4 de ce rapport.

CHAPITRE 3

LA CLASSIFICATION

Tous les assurés ne payent pas la même prime d'assurance puisqu'ils ne représentent pas tous le même risque. Pour déterminer leurs primes, il s'agit d'abord de les grouper selon des caractéristiques communes qui réflètent le risque qu'ils représentent. C'est ainsi que les assureurs utilisent des lignes directrices, des règles pour classer les risques en assurance automobile.

Dans ce chapitre, on rappelle les règles de classification utilisées par les assureurs au Québec et on traite des principaux changements apportés à ces règles en 1982. Enfin, on fait état des développements quant à la réforme du système actuel.

3.1 LES RÈGLES UTILISÉES PAR LES ASSUREURS

La revue des manuels de tarifs utilisés par les assureurs en 1982 nous permet de constater que la très grande majorité des assureurs a continué d'appliquer les règles de classification traditionnellement en usage. Ces règles sont décrites de façon détaillée à l'annexe 2.

Voici, sommairement, quelles sont ces règles pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires.

Voitures de tourisme

Pour les garanties de responsabilité civile, tous risques et collision, la classification d'un assuré est établie en fonction des variables suivantes: le territoire, la classe de conducteurs, le dossier de conduite et le groupe de tarification du véhicule.

Pour les garanties d'accident sans collision ni versement et risques spécifiés, les variables suivantes sont utilisées: le territoire et le groupe de tarification du véhicule.

Véhicules utilitaires

La classification des risques est établie pour la garantie de responsabilité civile en fonction des variables suivantes: le territoire, la catégorie de véhicules, le dossier de conduite et le groupe de tarification du véhicule.

Pour les garanties tous risques et collision, les variables suivantes sont utilisées: le territoire, le dossier de conduite et le groupe de tarification du véhicule.

Pour les garanties d'accident sans collision ni versement et de risques spécifiés, seuls le territoire et le groupe de tarification du véhicule sont utilisés.

Ces variables sont toujours établies en tenant compte des facteurs traditionnellement en usage et qui sont décrits à l'annexe 2. C'est ainsi, par exemple, que la classe de conducteurs demeure principalement fonction du sexe, de l'âge et de l'état civil du conducteur.

Quelques assureurs ont continué en 1982 d'utiliser certains facteurs différents de ceux énoncés ci-dessus. C'est ainsi, par exemple, que certains assureurs tiennent compte de facteurs tels le kilométrage parcouru et le dossier d'infraction au Code de la sécurité routière.

3.2 LES CHANGEMENTS APPORTÉS EN 1982

Même s'il n'y a pas eu en 1982 de réforme en profondeur du système de classification, certains changements laissent entrevoir que les assureurs s'orientent vers des règles de classification qui collent davantage à la réalité et qui réflètent mieux le risque.

Ces changements visent la façon de grouper les véhicules. Certains assureurs tiennent maintenant compte, dans la composition des groupes de véhicules, de la fréquence et du coût des sinistres du type de véhicules en plus de sa valeur à l'achat et de son année de fabrication.

C'est le Groupement technique des assureurs qui a introduit cette notion dans la tarification qu'il a établie à titre de guide pour ses membres en 1982.

Des études ont d'ailleurs démontré que des véhicules de même valeur ne représentent pas nécessairement le même risque, qui peut différer selon la marque ou le modèle de véhicule, par exemple. Il a aussi été démontré qu'un véhicule usagé peut représenter un risque aussi grand qu'un véhicule neuf.

Qu'on commence à tenir compte des différences entre les véhicules selon les fréquences de sinistres qui leur sont particulières et selon qu'ils soient plus ou moins coûteux à réparer ne peut qu'améliorer l'équité du système de classification et de tarification; cela permet également à l'assuré de prendre conscience du risque que représente son automobile, de faire ses choix en conséquence et de participer encore davantage à la prévention des sinistres.

La nouvelle façon de classer les véhicules nous paraît donc un pas dans une bonne direction, lequel sera probablement fait par la majorité des assureurs dans les prochaines années; les statistiques d'expérience par type de véhicules, recueillies depuis 1981 selon le plan statistique du Québec, viendront d'ailleurs appuyer ce mouvement en lui donnant un soutien statistique encore plus approprié.

3.3 LA RÉFORME DU SYSTÈME

Notre rapport de 1980 sur la tarification en assurance automobile contenait une analyse du système de classification des risques et on concluait qu'il ne collait plus à la réalité, avec le résultat que certains assurés n'étaient pas traités de la façon la plus équitable possible.

Le Groupement des assureurs automobiles a formé en 1981 un comité pour étudier cette question; le comité a fait rapport en juin 1982.

Le comité du G.A.A. paraît convenir que le présent système de classification est imparfait et il préconise une réforme graduelle où "l'équilibre entre les changements nécessaires pour participer à l'évolution (de la société) et le besoin de stabilité" serait maintenu. À l'appui d'une approche graduelle, il évoque également l'importance de bien évaluer "les répercussions du nouveau régime d'assurance sur les activités des assureurs", ce que la nouvelle base statistique permettra de faire plus aisément.

Il est vrai que la réforme d'un tel système est une tâche complexe où il est sage de procéder avec prudence et, si nécessaire, graduellement; il ne faudrait toutefois pas que la complexité de la tâche serve d'excuse à l'inaction.

Les voies ouvertes par le comité du G.A.A. pour réformer le système touchent surtout les variables "véhicule et son utilisation" et "dossier de conduite"; en mettant plus de poids sur ces critères, on diminuerait l'importance relative accordée aux critères d'âge, de sexe et d'état civil sans toutefois les éliminer. Cette approche nous paraît prometteuse et il y aura lieu d'en étudier les modalités lorsqu'elles seront connues; l'équité du système devrait s'en trouver améliorée.

Quant à l'élimination éventuelle des critères d'âge, de sexe et d'état civil, il convient de préciser qu'elle pourrait s'avérer nécessaire pour assurer l'égalité de traitement des personnes conformément à la Charte des droits et libertés de la personne.

En conclusion à une étude sur la façon dont sont traités les hommes et les femmes dans les assurances privées, nous avons proposé l'an dernier que soit interdit l'utilisation de l'élément "sexe" en matière de classification et de tarification. Dans leur étude de la tarification en assurance automobile conduite en 1982 pour le compte du Bureau d'assurance du Canada, les professeurs Rae et Trebilcock de l'Université de Toronto s'expriment comme suit:

> *"If the argument against the present rate classification system is ... its perpetuation of unacceptable class stereotypes, then a different set of policy priorities emerge. The ethical case against employing age, sex and marital status as rating discriminators seems strongest in the case of sex, less strong in the case of marital status, and very weak in the case of age (which applies uniformly to everyone over a lifetime)."*

Sur ce plan, il sera plus facile aux assureurs de continuer à aller de l'avant dans leurs recherches et dans la mise sur pied d'une réforme du système de classification lorsque le Gouvernement aura arrêté sa politique en la matière pour les assurances.

En résumé, les travaux préliminaires devant conduire à un système de classification plus équitable sont bien amorcés et il y a lieu d'espérer qu'on ne s'arrêtera pas en si bonne voie.

CHAPITRE 4

LES COÛTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Pour bien comprendre la tarification en assurance automobile, il importe de considérer l'évolution du coût des sinistres et des frais d'exploitation; il s'agit là des deux composantes du coût global de l'assurance ou, plus spécifiquement, de son prix de revient.

Les données tirées de l'expérience des assureurs sont traitées chaque année. C'est à partir de ces statistiques que sont estimés les coûts futurs qui servent de base à la tarification.

Dans ce chapitre, on analyse les statistiques sur les coûts des dernières années et on fait état des hypothèses sous-jacentes aux coûts que nous avons estimés pour les polices d'assurance automobile émises en 1982.

4.1 L'EXPÉRIENCE DES DERNIÈRES ANNÉES

4.1.1 LE COÛT DES SINISTRES

Le coût des sinistres est fonction de la fréquence des sinistres et du coût moyen par sinistre. Les statistiques sur l'expérience passée reliée à ces deux éléments permettent non seulement d'en situer l'évolution, mais également d'apprécier les effets des comportements des assureurs et des assurés sur les coûts de l'assurance automobile.

Les données d'expérience relatives aux coûts des sinistres sont traitées par année d'assurance et ont trait aux coûts des sinistres attribuables aux polices émises au cours d'une année d'assurance. Une année d'assurance est la période s'étendant du 1er juillet d'une année au 30 juin de l'année suivante; les données de l'année d'assurance 1981, par exemple, ont trait aux coûts des sinistres attribuables aux polices émises du 1er juillet 1980 au 30 juin 1981.

Dans les tableaux qui suivent, les statistiques d'expérience relatives aux sinistres survenus au Québec au cours des cinq dernières années d'assurance sont présentées de façon séparée pour les voitures de tourisme et pour les véhicules utilitaires, ainsi que pour chacune des garanties suivantes: la responsabilité civile, la collision et l'accident sans collision ni versement.

Les données statistiques sont tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1981" et des "Bulletins no S.D. 608 et no S.D. 626" publiés par le Bureau d'assurance du Canada

Les chiffres apparaissant dans ces tableaux pour les années antérieures à 1981 ne sont pas nécessairement identiques à ceux qui apparaissaient dans les rapports précédents puisque, chaque année, des ajustements sont apportés pour tenir compte des informations plus complètes qui deviennent disponibles après la parution des rapports.

VOITURES DE TOURISME

TABLEAU 3

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME

Année d'assurance	Fréquence des sinistres		Coût moyen par sinistre		Coût des sinistres par véhicule assuré	
	F	%*	$	%*	$	%*
RESPONSABILITÉ CIVILE - DOMMAGES MATÉRIELS						
1977	0,072	-	972	-	69,60	-
1978	0,105	+45,8	829	-14,7	86,89	+24,8
1979	0,122	+16,2	842	+ 1,6	102,28	+17,7
1980	0,122	0,0	906	+ 7,6	110,81	+ 8,3
1981	0,117	- 4,1	961	+ 6,1	112,69	+ 1,7
COLLISION						
1977	0,083	-	991	-	82,20	-
1978	0,084	+ 1,2	1185	+19,6	99,56	+21,1
1979	0,093	+10,7	1408	+18,8	130,36	+30,9
1980	0,102	+ 9,7	1463	+ 3,9	149,67	+14,8
1981	0,101	- 1,0	1548	+ 5,8	156,96	+ 4,9
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
1977	0,071	-	357	-	25,15	-
1978	0,081	+14,1	395	+10,6	31,95	+27,0
1979	0,098	+21,0	472	+19,5	46,02	+44,0
1980	0,109	+11,2	542	+14,8	58,98	+28,2
1981	0,114	+ 4,6	595	+ 9,8	67,91	+15,1

* Variation annuelle en pourcentage

Responsabilité civile

En responsabilité civile, les données de l'année 1981 font voir des résultats encourageants. On note, en effet, une hausse de seulement 1,7% du coût des sinistres, résultant d'une baisse de la fréquence (4,1%) et d'un accroissement relativement modeste (6,1%) du coût moyen par sinistre.

La diminution de la fréquence des sinistres est de bon augure et laisse présager que les assurés ont commencé en 1981 à modifier leurs comportements quant à l'usage qu'ils font de leur automobile. La hausse du prix de l'essence, une situation économique difficile, ainsi que des mesures de sécurité plus strictes ont certainement contribué à ce phénomène.

Quant au coût moyen par sinistre, il a aussi été influencé par ces comportements nouveaux de l'automobiliste québécois. La baisse de la fréquence s'est particulièrement manifestée dans la catégorie des accidents graves, ce qui a eu pour effet de réduire le coût moyen des sinistres rapportés. C'est pourquoi, la hausse du coût moyen des sinistres en 1981 fut moins importante que celle de l'inflation. D'autres facteurs ont aussi pu y contribuer telles des politiques de règlement des sinistres plus serrées par les assureurs et une amélioration de la qualité des services dispensés par les centres d'estimation.

Collision

En collision, les statistiques de l'année 1981 montrent une situation semblable à celle observée en responsabilité civile. La fréquence des sinistres a baissé et, n'eut été de l'effet de l'érosion de la franchise causée par

l'inflation, cette baisse aurait été comparable à celle observée pour la garantie de responsabilité civile. Quant au coût moyen par sinistre, il a augmenté au même rythme qu'en responsabilité civile.

Ces résultats s'expliquent de la même façon qu'en responsabilité civile; ils sont encourageants si l'on considère la hausse substantielle des coûts observée au cours des dernières années pour la garantie de collision.

Accident sans collision ni versement

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, on note que la hausse des coûts s'est poursuivie en 1981. Même si elle est inférieure à celle des années antérieures, l'augmentation est tout de même importante; des augmentations tant au niveau de la fréquence que du coût moyen y ont contribué. Un nombre toujours plus élevé de vols dans une conjoncture économique difficile peut expliquer en bonne partie ces résultats.

En résumé, pour les voitures de tourisme, la hausse du coût des sinistres a été freinée de façon sensible en 1981 pour les deux garanties principales. C'est une baisse dans la fréquence des sinistres qui en est la première cause.

Les statistiques d'expérience des assureurs pour 1982 ne seront connues que dans quelques mois mais déjà, sur la foi d'autres données observées tout au long de 1982, on peut entrevoir que la tendance observée en 1981 s'est poursuivie en 1982.

Les mauvais résultats des dernières années, qui ont causé des hausses importantes de primes, semblent avoir conduit les assurés et les assureurs à se comporter de façon plus rationnelle en matière de contrôle des coûts. On ne peut que s'en réjouir et espérer qu'ils poursuivront dans la même voie.

TABLEAU 4

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VÉHICULES UTILITAIRES

Année d'assurance	Fréquence des sinistres		Coût moyen par sinistre		Coût des sinistres par véhicule assuré	
	F	%*	$	%*	$	%*
RESPONSABILITÉ CIVILE - DOMMAGES MATÉRIELS						
1977	0,103	-	1015	-	104,18	-
1978	0,082	-20,4	1058	+ 4,2	86,69	-16,8
1979	0,097	+18,3	1289	+21,8	125,19	+44,4
1980	0,102	+ 5,2	1291	+ 0,2	131,61	+ 5,1
1981	0,091	-10,8	1254	- 2,9	114,03	-13,4
COLLISION						
1977	0,063	-	1298	-	81,15	-
1978	0,069	+ 9,5	1452	+11,9	100,50	+23,8
1979	0,075	+ 8,7	1658	+14,2	124,95	+24,3
1980	0,078	+ 4,0	1846	+11,3	143,11	+14,5
1981	0,071	- 9,0	2104	+14,0	148,94	+ 4,1
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT						
1977	0,055	-	504	-	27,76	-
1978	0,066	+20,0	561	+11,3	37,04	+33,4
1979	0,084	+27,3	620	+10,5	51,89	+40,1
1980	0,089	+ 6,0	656	+ 5,8	58,05	+11,9
1981	0,094	+ 5,6	765	+16,6	72,08	+24,2

* Variation annuelle en pourcentage

Responsabilité civile

En responsabilité civile, les statistiques pour les véhicules utilitaires montrent une diminution importante en 1981 du coût des sinistres par véhicule assuré causée surtout par une baisse substantielle de la fréquence des sinistres.

Cette baisse de la fréquence a été plus importante pour les véhicules utilitaires que celle observée pour les voitures de tourisme. Ce phénomène pourrait s'expliquer par le fait qu'il s'agit, pour la majorité, de véhicules de commerce dont l'utilisation serait relativement plus affectée dans une situation économique difficile. Bien sûr, les autres éléments qui ont influencé la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme, telles la hausse du prix de l'essence et les mesures de sécurité plus strictes, ont également influencé la fréquence des sinistres propre aux véhicules utilitaires.

Quant au coût moyen des sinistres, il a diminué un peu en 1981. Même si on corrige les statistiques du tableau 4 pour éliminer l'effet des sinistres catastrophiques, une tendance à la diminution du coût moyen par sinistre ressort pour les deux dernières années. Les résultats sont donc, là aussi, encourageants.

Collision

En collision, le coût des sinistres par véhicule utilitaire assuré suit la tendance de celui des voitures de tourisme. La baisse de la fréquence des sinistres est toutefois plus forte et le coût moyen par sinistre augmente de façon importante.

La baisse de la fréquence s'explique de la même façon que pour la garantie de responsabilité civile.

Quant au coût moyen, nous n'avons pas réussi à expliquer pourquoi il a augmenté considérablement en collision, alors qu'il a diminué en responsabilité civile; normalement, on s'attend à des résultats plus rapprochés.

Accident sans collision ni versement

Enfin, pour la garantie d'accident sans collision ni versement, on note que la hausse des coûts s'est accentuée en 1981, dû principalement à une augmentation importante du coût moyen par sinistre.

En résumé, tout comme pour les voitures de tourisme, la hausse des coûts pour les véhicules utilitaires a été freinée en 1981 pour les deux garanties principales en raison surtout de la baisse de la fréquence de sinistres, plus forte encore que dans le cas des voitures de tourisme. Là aussi, on peut s'attendre à des résultats semblables en 1982.

4.1.2 LES FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS

Le tableau 5 donne pour chaque année depuis 1972 les frais d'exploitation des assureurs en pourcentage de leurs primes souscrites au Québec.

TABLEAU 5

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

Année	Commissions	Taxes et permis	Règlement des sinistres*	Administration	Total
1972	12,1%	2,2%	3,6%	8,5%	26,4%
1973	12,2	2,4	3,5	8,2	26,3
1974	11,5	2,1	3,7	8,6	25,9
1975	11,3	2,3	3,3	7,1	24,0
1976	11,3	2,3	3,1	6,8	23,5
1977	11,7	2,3	3,7	7,4	25,1
1978	12,4	2,4	4,2	9,3	28,3
1979	12,4	2,6	4,2	9,5	28,7
1980	13,1	3,3	4,0	9,4	29,8
1981	11,6	3,3	3,7	9,7	28,3

* Excluant les frais des experts en sinistres salariés

Les chiffres pour les années 1972 à 1976 sont tirés des bulletins publiés par le Bureau d'assurance du Canada et intitulés "Programme d'attribution des frais d'administration". Les chiffres pour les années 1977 à 1981 sont calculés à partir des données fournies au Surintendant par les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Les données de 1978 sont ajustées pour tenir compte des remboursements de primes aux assurés en raison de l'instauration du régime public d'indemnisation des dommages corporels.

L'examen de ces statistiques montre que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté en 1981 une proportion moins importante des primes souscrites qu'en 1980; cette proportion est passée de 29,8% qu'elle était en 1980 à 28,3% en 1981.

Cela ne signifie pas toutefois que ces frais, en dollars, ont diminué en 1981; lorsque l'on considère que les primes souscrites par les assureurs en 1981 ont augmenté de 24,1%, on constate que les frais d'exploitation exprimés en dollars ont augmenté d'environ 18% par rapport à ce qu'ils étaient en 1980. Il s'agit d'une hausse importante, nettement supérieure au rythme de l'inflation.

Les primes souscrites ayant augmenté de façon importante, il est normal de constater que les commissions en ont représenté une proportion moins importante en 1981 qu'en 1980, la rémunération des intermédiaires s'ajuste généralement avec la croissance du volume d'affaires.

Toutefois, tel n'est pas le cas pour les frais d'administration des assureurs qui ont compté pour une proportion plus importante en 1981 des primes souscrites. Ces frais, constitués en bonne partie de frais non directement reliés au volume de primes, devraient accaparer une proportion moins importante du volume de primes souscrites lorsque celui-ci s'accroît. De fait, exprimés en dollars, les frais d'administration des assureurs ont augmenté de 28% en 1981, ce qui paraît exagéré.

Devant ces résultats, on ne peut qu'inciter les assureurs à examiner de près la situation et à apporter les correctifs qui s'imposent.

Il convient enfin de rappeler aux assureurs la recommandation contenue dans notre rapport de 1980 à l'effet de modifier la méthode actuelle de répartition des frais d'exploitation entre les assurés. Cette méthode artisanale de répartition des frais en proportion de la prime de l'assuré contribue sans fondement à élargir l'écart qui existe entre les primes les plus basses et les plus élevées au détriment de ceux qui paient le plus cher.

4.2 LE FUTUR

L'analyse de la tarification en assurance automobile nécessite la comparaison des primes exigées par les assureurs et des coûts ou prix de revient correspondants. Il faut donc estimer ces prix de revient et il s'agit là, en assurance, d'un exercice difficile.

Dans le secteur manufacturier, la détermination du prix de revient comporte généralement moins d'incertitude: les principales composantes du prix de revient, que sont le coût des matières premières et les frais de production, peuvent être déterminées assez exactement.

Dans le secteur des assurances, par contre, l'assuré paie une prime pour une protection future dont le prix de revient n'est pas connu à l'avance; le coût de l'assurance se précise au fur et à mesure que le temps s'écoule depuis l'émission de la police. Pour établir la prime, l'assureur se fie aux résultats de l'expérience passée et à sa perception de leur évolution future.

Comme on l'a vu à la section précédente, le prix de revient en assurance automobile se compose du coût des sinistres et des frais d'exploitation de l'assureur. Le coût des sinistres dépend fortement de la fréquence des sinistres qui surviendront, laquelle est influencée par de nombreux paramètres; l'exercice de prévision est complexe.

L'estimation des coûts futurs est toutefois nécessaire, que ce soit pour établir un tarif ou pour, comme ici, en vérifier le fondement.

Dans cette section, on fait d'abord état des perspectives quant à l'évolution des coûts. Elles sont à la base des hypothèses que nous avons retenues pour estimer les coûts pour les polices émises au cours de l'année d'assurance débutant en 1982; on traite ensuite de la façon dont ont été estimés ces coûts.

4.2.1 PERSPECTIVES

L'évolution des coûts est directement reliée au contrôle qu'on exerce sur eux. Dans ce domaine, tant les assurés que les assureurs ont une influence puisque leurs comportements déterminent le niveau des principales composantes des coûts. Les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière exercent aussi une influence importante puisqu'elles peuvent porter sur les conditions de conduite des automobiles et sur les comportements des automobilistes. Enfin, les coûts peuvent être fonction de divers facteurs sociaux et/ou économiques, tels le prix des automobiles et le chômage.

C'est pourquoi, dans la conclusion de notre dernier rapport, nous avons exhorté les assurés à se comporter de façon plus rationnelle tant à l'achat que dans l'utilisation qu'ils font de leurs véhicules et à faire preuve de modération lors du règlement des sinistres. Quant aux assureurs, nous les avons invités à intensifier leur action dans le contrôle des coûts principalement, en adoptant des politiques de règlement des sinistres justes, mais plus serrées.

Les dernières statistiques sur l'expérience des assureurs, analysées à la section précédente, laissent entrevoir des perspectives encourageantes: le coût des sinistres a très peu augmenté en 1981 pour les principales ga-

ranties grâce à une diminution de la fréquence des sinistres et à une modeste augmentation de leur coût moyen.

Les plus récentes statistiques de la Régie de l'assurance automobile permettent de mieux apprécier le phénomène de baisse de la fréquence. On observe une diminution importante du nombre d'accidents, notamment des accidents graves; la nouvelle tendance a débuté de façon subite à la fin de 1981 et a duré tout au long de l'année 1982. Elle serait indicatrice d'une diminution de l'utilisation des véhicules et de l'adoption d'habitudes de conduite plus prudentes par les assurés.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à cette situation. Les plus importants à retenir sont certainement le chômage et les prix élevés de l'essence dans la difficile conjoncture économique, de même que l'entrée en vigueur du nouveau Code de la sécurité routière en avril 1982 avec ses mesures plus sévères.

On peut finalement associer la hausse relativement faible du coût moyen des sinistres à un resserrement dans le contrôle exercé sur les coûts par les assureurs.

Quant à l'avenir, l'évolution des coûts demeure dépendante des comportements des intervenants. Si assurés et assureurs conservent les bonnes habitudes nouvellement acquises, on peut espérer une stabilisation du niveau des coûts. Quant à la situation économique, qui a été propice à la survenance de changements dans les comportements des intervenants, elle pourrait, si elle s'améliorait, contribuer à ce que les intervenants reviennent à leurs anciennes habitudes avec tous les effets inflationnistes sur les coûts et les primes que cela comporte.

Devant l'incertitude quant au moment et à l'ampleur d'une éventuelle reprise économique, on peut s'attendre à ce que la fréquence des accidents reste stable en 1983 et que le coût moyen des réparations augmente au rythme de l'inflation de ses composantes, soient le coût des pièces et de la main-d'oeuvre.

Une hausse du coût des sinistres peut donc être anticipée pour 1983; la hausse sera d'autant plus modérée qu'assureurs et assurés amélioreront encore davantage leurs comportements.

Voilà donc l'image que nous nous faisons de l'évolution future du coût des sinistres. C'est à partir de cette image que furent posées les principales hypothèses qui ont servi à déterminer, à partir des coûts observés dans les dernières années, les coûts estimés pour les polices émises au cours de l'année d'assurance débutant en 1982.

C'est ainsi que, pour les principales garanties, on a supposé que du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982, la fréquence des sinistres diminuera alors que le coût moyen par sinistre augmentera à un rythme moins élevé que celui de l'inflation de ses composantes et que, du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, la fréquence restera stable alors que le coût moyen augmentera au même rythme que celui de l'inflation du prix des pièces et de la main-d'oeuvre.

Les détails relatifs à ces hypothèses, tant pour les voitures de tourisme que pour les véhicules utilitaires, apparaissent à l'annexe 4 du rapport.

Enfin, quant aux frais d'exploitation, seconde composante des coûts, on a posé comme hypothèse qu'ils continueront à représenter une proportion des primes souscrites comparable à celle des dernières années. C'est ainsi qu'on

a supposé que les frais d'exploitation, autres que les frais de règlement, représenteront environ 24% des primes. On trouve à l'annexe 4 les détails relatifs à la détermination de cette hypothèse.

4.2.2 LES COÛTS ESTIMÉS

Les coûts afférents aux polices émises au cours de l'année d'assurance débutant en 1982 ont été estimés par projection des coûts observés dans le passé.

C'est à partir de cette expérience passée des assureurs et d'hypothèses quant à son évolution future que la fréquence des sinistres, leur coût moyen, ainsi que les frais d'exploitation ont été projetés pour obtenir les coûts estimés.

Le fondement des principales hypothèses retenues a fait l'objet d'un exposé à la section précédente. L'annexe 4 donne plus de détails sur ces hypothèses, ainsi que sur la méthodologie utilisée.

Les coûts ont été estimés pour l'ensemble des assureurs à partir des données de tous les assureurs. Ils ont également été estimés pour chaque assureur à partir de sa propre expérience, sauf pour les assureurs de taille modeste pour lesquels les coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ont été utilisés (ces assureurs n'ont pas suffisamment d'assurés pour garantir la fiabilité statistique de leurs données).

Le résultat de ces évaluations apparaît au chapitre 6, où on compare les coûts estimés aux primes exigées. Les tableaux 11 et 12 de ce chapitre montrent les coûts es-

timés pour l'ensemble des assureurs par territoire et pour tout le Québec, pour chacune des garanties d'assurance des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires, alors que les tableaux 13 et 14 font voir, par garantie, les coûts estimés des principaux assureurs.

CHAPITRE 5

LES TARIFS DE 1982

L'analyse des manuels de tarifs déposés auprès du Surintendant des assurances permet de connaître le niveau des primes exigées pour les différentes classes d'assurés en 1982.

Dans ce chapitre, on identifie le niveau moyen de ces primes pour les principales classes d'assurés et on les compare à celles exigées en 1981. On examine enfin les différences de prix entre assureurs.

5.1 LE NIVEAU DES PRIMES

Les primes varient de façon considérable d'un assuré à l'autre dépendant du type de risques qu'ils représentent. C'est pourquoi l'analyse du niveau des primes est faite pour les principales classes d'assurés et pour l'ensemble des assurés.

Comme on le mentionne au chapitre 2, certains assureurs ont apporté plus d'une fois des changements au niveau de leurs primes en 1982. Pour les fins de notre analyse, les données des plus récents manuels de tarifs déposés en date du 1er novembre 1982 ont été utilisées.

Les résultats de l'analyse sont présentés d'abord pour les voitures de tourisme, puis pour les véhicules utilitaires.

Voitures de tourisme

Le tableau 6 illustre les primes moyennes exigées au 1er novembre 1982 par l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Il s'agit des primes des principales garanties pour différentes classes de conducteurs dans chacun des territoires du Québec.

Les primes figurant dans ce tableau sont celles d'un assuré ayant un dossier de cinq années sans accident et conduisant un véhicule de groupe 7 (une Honda Civic 1981 par exemple). Les primes indiquées, à titre comparatif, pour l'année 1981 diffèrent de celles apparaissant au tableau correspondant de notre dernier rapport. L'an dernier, on avait utilisé les primes d'un assuré ayant un dossier de trois années sans accident et conduisant un véhicule de groupe 6. Ce changement a été apporté pour mieux tenir compte du profil de l'assuré-type.

TABLEAU 6

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000 $) - COLLISION (FRANCHISE DE 250 $)

MONTRÉAL

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	163 $	183 $	182 $	208 $
B	204	228	197	227
C	282	318	354	412
D	251	288	308	356
E	456	513	710	836
Moyenne	215 $	240 $	221 $	255 $

QUÉBEC

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	141 $	153 $	156 $	171 $
B	177	191	170	187
C	245	266	304	338
D	218	241	263	292
E	396	429	610	685
Moyenne	186 $	201 $	190 $	210 $

CHAMPLAIN, PONTIAC, ARGENTEUIL, TERREBONNE : PARTIE NORD

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	127 $	138 $	166 $	186 $
B	155	166	176	198
C	233	253	377	428
D	198	218	291	325
E	357	393	845	968
Moyenne	171 $	188 $	214 $	245 $

BEAUCE, BAS ST-LAURENT, GASPÉSIE

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	131 $	145 $	185 $	213 $
B	158	176	196	226
C	238	268	422	490
D	202	230	326	371
E	365	416	947	1 107
Moyenne	175 $	196 $	240 $	280 $

Définition des classes :

A. Conducteur principal : homme célibataire de 30 ans ou plus ou homme marié de 25 ans ou plus ou femme de 25 ans ou plus.
L'automobile n'est pas utilisée pour aller au travail; kilométrage annuel inférieur à 16 000km.

B. Conducteur principal: homme célibataire de 30 ans ou plus ou homme marié de 25 ans ou plus ou femme de 25 ans ou plus.
L'automobile est utilisée pour aller au travail; mais ne parcourt pas plus de 16km par trajet.

C. Conducteur principal: homme célibataire âgé de 25 à 29 ans.

TABLEAU 6 (suite)

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000 $) - COLLISION (FRANCHISE DE 250 $)

HULL, GATINEAU

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	132 $	144 $	151 $	167 $
B	165	179	164	183
C	227	251	295	331
D	202	227	255	285
E	368	405	591	671
Moyenne	174 $	189 $	183 $	205 $

HUNTINGDON, CANTONS DE L'EST, YAMASKA, MISSISQUOI, LOTBINIÈRE

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	123 $	133 $	155 $	175 $
B	149	161	163	186
C	225	246	351	402
D	191	211	271	305
E	345	381	788	909
Moyenne	166 $	179 $	200 $	230 $

ABITIBI, SAGUENAY-LAC ST-JEAN, CÔTE-NORD, NOUVEAU-QUÉBEC

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	145 $	160 $	193 $	219 $
B	175	193	205	232
C	264	295	439	503
D	225	254	338	381
E	405	458	984	1 137
Moyenne	194 $	215 $	249 $	288 $

ILES-DE-LA-MADELEINE

Classe	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	114 $	128 $	182 $	216 $
B	138	156	196	232
C	209	240	414	499
D	180	208	302	359
E	324	374	921	1 116
Moyenne	154 $	173 $	235 $	284 $

D. Conducteur principal : femme âgée de moins de 21 ans.

E. Conducteur principal : homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Lorsqu'on compare le niveau des primes exigées en 1982 à celui de 1981, on constate que les assureurs ont de nouveau haussé leurs primes en 1982.

L'augmentation moyenne s'échelonne, selon le territoire, de 8% à 12% pour la garantie de responsabilité civile et de 11% à 21% pour la garantie de collision. Le territoire des Iles-de-la-Madeleine est celui où on note la plus forte augmentation, alors que la plus faible est observée dans le territoire de Québec.

Certaines classes d'assurés ont subi des hausses de primes plus prononcées que d'autres. C'est en général les jeunes conducteurs qui ont eu à supporter les plus fortes augmentations avec, comme conséquence, que l'écart entre la prime moyenne qui leur est demandée et celle exigée des meilleurs risques s'élargit; la formule de répartition des frais d'exploitation en proportion des primes, dont on a traité au chapitre 4, contribue à élargir le fossé.

Lorsqu'on groupe tous les assurés, on estime que, pour une couverture complète (responsabilité civile, collision, accident sans collision ni versement), la prime moyenne s'est élevée de 496 $ en 1981 à 567 $ en 1982. Il s'agit d'une augmentation de 14,3%, nettement plus modeste que celle de 1981 qui, rappelons-le, avait été de 52,1%.

Dans le calcul de ces primes moyennes, on ne tient pas compte des rabais accordés par plusieurs assureurs à certaines catégories d'assurés; il s'ensuit que les primes moyennes sont un peu supérieures à celles réellement demandées pour ces catégories d'assurés, tout comme l'est la prime moyenne pour l'ensemble des assurés.

Les augmentations de primes calculées à partir de ces primes moyennes donnent généralement une bonne indication des augmentations réelles puisque l'importance des rabais ainsi accordés ne varie pas sensiblement d'année en année. Ce n'est toutefois pas le cas cette année; selon nos informations, les assureurs auraient davantage eu recours aux rabais qu'auparavant, possiblement pour tenir compte des nouvelles tendances à la baisse de leurs coûts suite à la diminution de la fréquence des sinistres.

On peut donc penser que l'augmentation réelle de la prime moyenne en 1982 a été en réalité inférieure au 14,3% précité.

Il s'agit là, bien sûr, d'une moyenne. Certains assureurs n'ont pas modifié leurs primes en 1982 alors que d'autres les ont augmentées de façon plus ou moins marquée. On note d'ailleurs que, depuis le milieu de l'année 1982, très peu d'assureurs augmentent leurs primes; certains assureurs, après avoir augmenté leurs primes en début d'année, les ont ensuite réduites avant la fin de l'année. La tendance à la baisse dans la fréquence des sinistres en 1982 n'est pas étrangère à cette situation.

Véhicules utilitaires

Le tableau 7 illustre les primes moyennes exigées au 1er novembre 1982 par l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Il s'agit des primes des principales garanties pour différents types de véhicules utilitaires non tarifés sur une base de parc ("flotte") dans chacun des territoires du Québec.

Les primes figurant dans ce tableau sont celles d'un assuré ayant un dossier de trois années sans accident et conduisant un véhicule de groupe 6 (un Ford Courrier 1981 par exemple).

Tout comme pour les voitures de tourisme, les primes indiquées au tableau 7 pour l'année 1981 diffèrent de celles apparaissant au tableau correspondant de notre dernier rapport puisque, l'an dernier, un véhicule de groupe 5 a été utilisé (le groupe 6 est maintenant plus représentatif).

TABLEAU 7

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES
RESPONSABILITÉ CIVILE (LIMITE 100 000 $) - COLLISION (FRANCHISE 250 $)

MONTRÉAL, QUÉBEC

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	78 $	84 $	182 $	194 $
B	160	168	184	198
C	199	214	184	198
D	223	237	184	198
E	350	390	191	214
Moyenne	184 $	199 $	184 $	199 $

HULL, GATINEAU, HUNTINGDON, CANTONS DE L'EST, YAMASKA, MISSISQUOI, LOTBINIÈRE, CHAMPLAIN, PONTIAC, ARGENTEUIL, TERREBONNE: PARTIE NORD

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	57 $	62 $	165 $	182 $
B	118	124	167	186
C	147	157	167	186
D	165	174	167	186
E	259	287	173	201
Moyenne	136 $	147 $	168 $	187 $

BEAUCE, BAS ST-LAURENT, GASPÉSIE, ABITIBI, SAGUENAY-LAC ST-JEAN, CÔTE-NORD, NOUVEAU-QUÉBEC

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	66	72	200	225
B	135	145	203	230
C	168	184	203	230
D	189	203	204	231
E	296	337	212	243
Moyenne	156 $	171 $	204 $	231 $

ILES-DE-LA-MADELEINE

Catégorie	Responsabilité civile		Collision	
	1981	1982	1981	1982
A	38	42	126	137 $
B	78	83	126	137
C	95	101	126	137
D	108	114	127	138
E	162	178	127	138
Moyenne	88 $	95 $	127 $	137 $

Définition des catégories :

A. Camions légers de ferme et de pêcheurs.

B. Véhicules légers d'artisans, de fleuristes, d'horticulteurs, de jardiniers et d'entrepreneurs.

C. Véhicules légers de livraison de gros.

D. Véhicules lourds de livraison de gros; véhicules légers de boulangers, de laiteries, d'épiciers et de blanchisseries; véhicules légers de service public; véhicules lourds d'entrepreneurs; marchands de bois et de charbon, camions postaux.

E. Camionneurs voyageant dans un rayon de 80km incluant le transport de bois, de salaisons, de journaux, de sable, de pierre, de gravier et de terre.

De ce tableau, il ressort que les assureurs ont également haussé leurs primes en 1982 pour les véhicules utilitaires. L'augmentation moyenne s'échelonne, selon le territoire, de 8% à 10% pour la garantie de responsabilité civile et de 8% à 13% pour la garantie de collision.

La prime moyenne pour l'ensemble des assurés dans le cas d'une couverture complète s'élève à 530 $ en 1982 comparativement à 458 $ en 1981. Il s'agit d'une augmentation de 15,7% par rapport à l'augmentation de 21% en 1981. L'augmentation est du même ordre que celle observée pour les voitures de tourisme en 1982.

Il s'agit ici aussi d'une moyenne et les augmentations ont varié par assureur. Dans le cas des véhicules utilitaires, un plus grand nombre d'assureurs n'ont pas modifié leurs primes en 1982 que dans le cas des voitures de tourisme. On pourra juger du fondement de ces augmentations au chapitre 6.

Il ressort enfin du tableau 7 que les primes continuent de varier de façon significative d'un territoire à l'autre de même que pour les différentes catégories de véhicules en responsabilité civile; dans le cas de la garantie de collision, cependant, les primes sont relativement uniformes puisque l'utilisation des catégories de véhicules n'est pas une pratique courante chez les assureurs dans la tarification de cette garantie.

5.2 LES DIFFÉRENCES ENTRE ASSUREURS

Il convient maintenant d'étudier les différences dans les tarifs des différents assureurs.

Les résultats sont présentés d'abord pour les voitures de tourisme, puis pour les véhicules utilitaires.

Voitures de tourisme

Le tableau 8 illustre la dispersion des primes pour certaines classes d'assurés dans deux territoires représentatifs de tarification. L'histogramme apparaissant dans ce tableau permet de visualiser la proportion des assureurs dont les primes se situent dans un certain intervalle (±5%, ±10%, etc.) par rapport à la prime moyenne de l'ensemble des assureurs.

TABLEAU 8

DISTRIBUTION DES ASSUREURS SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES* POUR LES VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (Franchise 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (Franchise 50 $)

TERRITOIRE 1 (MONTRÉAL)
CLASSE DE CONDUCTEURS 10 □

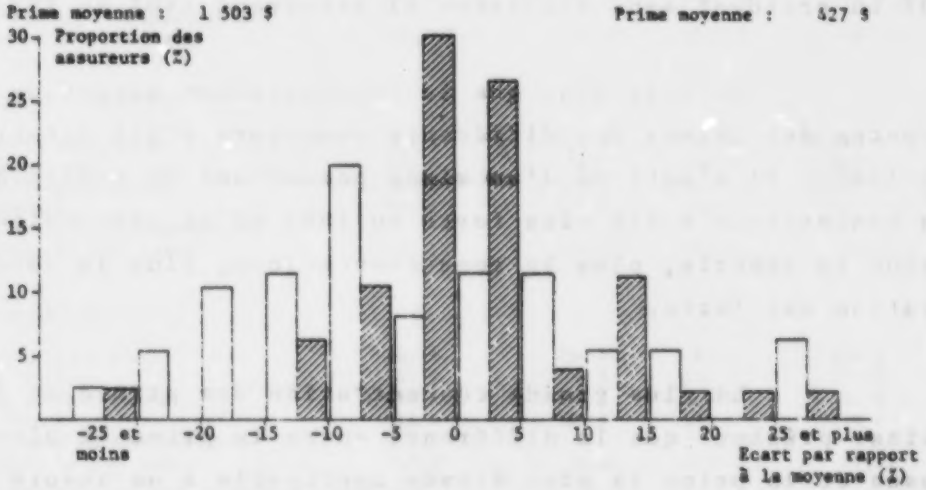
Prime	Proportion des assureurs	Écart par rapport à la moyenne
1 352 $ et moins	30,7%	-10% et moins
1 353 $ à 1 427 $	20,0%	-10% à - 5%
1 428 $ à 1 578 $	20,0%	- 5% à 5%
1 579 $ à 1 653 $	12,0%	5% à 10%
1 654 $ et plus	17,3%	10% et plus

Prime moyenne : 1 503 $

TERRITOIRE 4 (CANTONS DE L'EST)
CLASSE DE CONDUCTEURS 02 ▨

Prime	Proportion des assureurs
384 $ et moins	9,2%
385 $ à 405 $	10,5%
406 $ à 448 $	56,6%
449 $ à 469 $	4,0%
470 $ et plus	19,7%

Prime moyenne : 427 $



* Dossier de conduite 5, groupe de véhicule 7

Ce tableau révèle que, pour les deux combinaisons de territoires et de classes de conducteurs illustrés, les primes de 52% et 71% respectivement des assureurs se situent en 1982 à l'intérieur d'un intervalle de $\pm$10% de la prime moyenne pour une couverture complète. Les proportions correspondantes en 1981 étaient respectivement de 50% et 67%.

Si on prend d'autres types d'assurés (non illustrés dans le tableau précédent), la proportion des assureurs dont les primes ne s'éloignent pas de $\pm$10% de la moyenne varie de 33% à 80% dépendant du type d'assurés. Cette proportion variait de 39% à 69% en 1981.

En groupant tous les assurés, environ 70% des assureurs ont des primes se situant dans l'intervalle de $\pm$10%; en 1981, ce pourcentage était de 61%. Lorsque calculés par garantie, les pourcentages sont de 68% en responsabilité civile (60% en 1981), de 69% en collision (54% en 1981) et de 53% en accident sans collision ni versement (40% en 1981).

On voit donc que la concentration autour de la moyenne des primes des différents assureurs s'est accentuée en 1982. Il s'agit là d'un signe permettant de croire que la concurrence a été plus forte en 1982 qu'en 1981 puisque, selon la théorie, plus la concurrence joue, plus la concentration est forte.

La plus grande concentration des primes en 1982 laisse présager que la différence entre la prime la plus basse et la prime la plus élevée applicable à un assuré est moindre qu'en 1981. C'est que révèle le tableau 9; il illustre, pour certains types d'assurés, la prime la plus basse, la prime la plus élevée, ainsi que la prime moyenne pour l'ensemble des assureurs.

TABLEAU 9

DIFFÉRENCES DE PRIMES* ENTRE LES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (FRANCHISE 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (FRANCHISE 50 $)

Classe de conducteur et dossier de conduite	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement	Couverture complète
Classe 02 - dossier 5				
Prime la plus basse	174 $	154 $	67 $	419 $
Prime moyenne	228 $	227 $	137 $	592 $
Prime la plus élevée	280 $	263 $	172 $	715 $
Différence	106 $	109 $	105 $	296 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	60,9%	70,8%	156,7%	70,6%
Classe 02 - dossier 0				
Prime la plus basse	287 $	337 $	67 $	727 $
Prime moyenne	376 $	486 $	137 $	1 000 $
Prime la plus élevée	467 $	593 $	172 $	1 225 $
Différence	180 $	256 $	105 $	498 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	62,7%	76,0%	156,7%	68,5%
Classe 10 - dossier 5				
Prime la plus basse	409 $	573 $	67 $	1 149 $
Prime moyenne	513 $	836 $	154 $	1 503 $
Prime la plus élevée	614 $	1 202 $	210 $	1 976 $
Différence	205 $	629 $	143 $	827 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	50,1%	109,8%	213,4%	72,0%
Classe 10 - dossier 0				
Prime la plus basse	643 $	1 214 $	67 $	2 134 $
Prime moyenne	847 $	1 786 $	154 $	2 787 $
Prime la plus élevée	1 034 $	2 316 $	210 $	3 352 $
Différence	411 $	1 102 $	143 $	1 218 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	63,9%	90,8%	213,4%	57,1%

* Territoire de Montréal et véhicules appartenant au groupe de tarification 7.

Notons d'abord que, cette année, on a exclu de notre analyse certains assureurs dont les primes sont nettement démarquées par rapport à la moyenne. L'inclusion de ce petit nombre d'assureurs, recueillant un faible volume de primes aurait amené des distorsions dans les résultats.

Même si les différences entre les primes les plus basses et les plus élevées sont moindres qu'en 1981, elles demeurent importantes; le public aurait avantage à être conscient que, pour un assuré donné, il existe d'importantes différences de prix entre les assureurs, ainsi que le révèlent le tableau 8 et l'annexe 3 pour les cas les plus typiques.

Véhicules utilitaires

Comme pour les voitures de tourisme, il existe toujours en 1982 des différences importantes dans les primes demandées par les divers assureurs pour les véhicules utilitaires.

Le tableau 10 fait état de ces différences pour certains types d'assurés du territoire de Montréal.

TABLEAU 10

DIFFÉRENCES DE PRIMES* ENTRE LES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)

COLLISION (FRANCHISE 250 $)

ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (FRANCHISE 50 $)

Classe de conducteur et dossier de conduite	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement	Couverture complète
Catégorie 36 - dossier 3				
Prime la plus basse	172 $	150 $	60 $	400 $
Prime moyenne	214 $	198 $	111 $	523 $
Prime la plus élevée	281 $	235 $	165 $	629 $
Différence	109 $	85 $	105 $	229 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	63,4%	56,7%	175,0%	57,3%
Catégorie 36 - dossier 0				
Prime la plus basse	257 $	262 $	60 $	612 $
Prime moyenne	321 $	347 $	111 $	780 $
Prime la plus élevée	421 $	399 $	165 $	932 $
Différence	164 $	137 $	105 $	320 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	63,8%	52,3%	175,0%	52,3%
Catégorie 47 - dossier 3				
Prime la plus basse	284 $	150 $	60 $	501 $
Prime moyenne	390 $	214 $	111 $	719 $
Prime la plus élevée	545 $	241 $	165 $	893 $
Différence	261 $	91 $	105 $	392 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	91,9%	60,7%	175,0%	78,2%
Catégorie 47 - dossier 0				
Prime la plus basse	425 $	262 $	60 $	748 $
Prime moyenne	587 $	375 $	111 $	1 079 $
Prime la plus élevée	816 $	422 $	165 $	1 327 $
Différence	391 $	160 $	105 $	579 $
Différence en pourcentage de la prime la plus basse	92,0%	61,1%	175,0%	77,4%

* Territoire 1 (Montréal) et véhicules de groupe 06.

Lorsqu'on compare la situation en 1982 à celle de l'année précédente, on note que la concentration autour de la moyenne des primes exigées par les assureurs pour les véhicules utilitaires s'est accrue; de plus, pour une couverture complète, l'écart entre la prime la plus basse et la prime la plus élevée a diminué en 1982.

Le phénomène est semblable à celui qu'on a observé pour les voitures de tourisme et il peut s'expliquer de la même façon.

5.3 RÉSUMÉ

On a vu qu'après avoir apporté des correctifs importants au niveau de leurs primes en 1981, les assureurs les ont augmentées de façon plus modérée en 1982.

C'est ainsi qu'en moyenne, les primes pour les voitures de tourisme ont augmenté d'environ 14% et celles pour les véhicules utilitaires d'environ 16%.

C'est surtout durant la première moitié de l'année 1982 qu'on a assisté à ces augmentations; certains assureurs n'avaient pas encore rétabli l'équilibre entre leurs revenus et leurs dépenses à la fin de 1981.

Dans la seconde moitié de l'année 1982, on a assisté à une relative stabilité dans les primes et certains assureurs les ont même réduites. Compte tenu de la tendance à la baisse dans la fréquence des sinistres qui s'est dessinée tout au long de l'année 1982, la pression à la baisse dans les prix de l'assurance automobile devrait continuer à s'exercer en 1983.

Les hausses de primes en 1982 ne se sont pas appliquées de façon uniforme à tous les assurés. Elles ont varié selon l'assureur, le territoire et le type d'assurés.

Quant à la concurrence entre les assureurs, elle a continué à jouer en 1982 au Québec, davantage même qu'en 1981.

Enfin, même si elles sont moindres qu'en 1982, il existe toujours d'importantes différences entre la prime la plus basse et la prime la plus élevée demandées par différents assureurs à un même assuré. Le public a donc tou-

jours avantage à trouver l'assureur en bonne santé financière qui lui offre les meilleurs prix, tout en tenant compte des modalités de couverture, de classification et des services qui lui sont offerts aussi bien avant la souscription qu'au moment du règlement du sinistre.

CHAPITRE 6

LE FONDEMENT DES TARIFS DE 1982

Le chapitre précédent porte sur le niveau des primes exigées par les assureurs en 1982. Il s'agit maintenant d'en évaluer le fondement.

Pour ce faire, on compare ces primes (les prix fixés par les assureurs) aux coûts ou prix de revient correspondants, que nous avons estimés de la façon décrite au chapitre 4.

La relation entre les primes et les coûts estimés est faite pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur en particulier; elle porte sur les principales garanties pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires.

6.1 LES ÉTUDES D'ENSEMBLE

On compare, aux tableaux 11 et 12, les primes moyennes exigées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs ayant pratiqué l'assurance automobile au Québec en 1982.

La comparaison est faite par territoire de tarification et pour l'ensemble du Québec, aussi bien pour les voitures de tourisme que les véhicules utilitaires.

TABLEAU 11

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COÛTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

Territoire	Responsabilité civile (limite 100 000 $)		Collision (franchise 250 $)		Accident sans collision ni versement (franchise 50 $)	
	Primes moyennes exigées	Coûts estimés	Primes moyennes exigées	Coûts estimés	Primes moyennes exigées	Coûts estimés
1	231 $	194 $	270 $	259 $	115 $	150 $
2	193	140	222	193	81	90
3	182	152	218	206	89	123
4	171	133	242	216	67	80
5	177	131	259	236	78	89
6	187	137	296	258	83	88
7	205	156	304	248	129	152
8	165	142	305	271	95	109
Ensemble du Québec	207 $	165 $	262 $	241 $	98 $	122 $
Différence en % des coûts estimés	+25,5%		+8,7%		-19,7%	

TABLEAU 12

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COÛTS ESTIMÉS POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VEHICULES UTILITAIRES

Territoire	Responsabilité civile (limite 100 000 $)		Collision (franchise 250 $)		Accident sans collision ni versement (franchise 50 $)	
	Primes moyennes exigées	Coûts estimés	Primes moyennes exigées	Coûts estimés	Primes moyennes exigées	Coûts estimés
1,2	206 $	184 $	243 $	236 $	127 $	153 $
3,4,5	152	132	228	206	71	83
6,7	178	153	282	269	101	117
8	98	89	168	172	115	132
Ensemble du Québec	182 $	160 $	245 $	232 $	103 $	122 $
Différence en % des coûts estimés		+13,8%		+5,6%		-15,6%

Voitures de tourisme

Pour les voitures de tourisme, on constate que les primes moyennes exigées sont supérieures aux coûts estimés pour les deux principales garanties alors que la situation inverse prévaut pour la garantie d'accident sans collision ni versement et ce, aussi bien pour le Québec dans son ensemble que pour chaque territoire de tarification.

En responsabilité civile et en collision, les primes moyennes pour l'ensemble du Québec sont respectivement de 25,5% et 8,7% supérieures aux coûts estimés alors qu'en accident sans collision ni versement, la prime moyenne est 19,7% plus basse que le coût estimé. La même comparaison faite en 1981 montrait, pour la responsabilité civile, un excédent de 8,0% de la prime sur le coût et des déficiences de 12,5% et 17,6% au chapitre de la collision et de l'accident sans collision ni versement.

Pour une couverture complète, la prime moyenne pour l'ensemble du Québec s'élève à 567 $ alors que le coût estimé est de 528 $; elle est donc supérieure de 39 $ au coût estimé, soit de 7,4%. La même comparaison effectuée en 1981 révélait que la prime moyenne était de 6,8% inférieure au coût estimé.

Le rétablissement de l'équilibre entre les primes exigées par l'ensemble des assureurs au Québec et les coûts estimés, qui s'avérait nécessaire et qui a commencé en 1981, est maintenant complet.

L'effet conjugué des augmentations de primes en 1981 et au début de 1982 et de la tendance à la baisse des coûts, particulièrement ressentie au chapitre de la responsabilité et de la collision, est de situer les primes au-dessus des coûts estimés.

Si l'on tient compte des revenus de placements générés par les primes, on peut assez facilement prévoir que les assureurs tireront des bénéfices de leurs polices d'assurance automobile émises ou renouvelées au Québec en 1982. La pression à la baisse des prix, constatée depuis le milieu de 1982, montre le début d'un virage qu'on souhaite harmonieux.

Par ailleurs, la relation entre primes et coûts montre certains déséquilibres au chapitre de la responsabilité civile et de l'accident sans collision ni versement; c'est ainsi qu'en 1982, l'excédent de la prime moyenne sur le coût estimé en responsabilité civile s'élève à plus de 25% alors que la prime du chapitre accident sans collision ni versement est inférieure de 20% au coût. Un équilibre devrait s'établir graduellement dans le marché plus concurrentiel d'aujourd'hui.

Il en est de même des variations entre les territoires que révèle le tableau 11; en 1982, le plus faible écart entre la prime moyenne et le coût estimé pour une couverture complète est de 2,2% et se trouve dans le territoire 1 (région de Montréal) alors que le plus grand écart atteint plus de 17% et se retrouve dans le territoire 2 (région de Québec) et le territoire 6 (comtés de la Rive-Sud du Saint-Laurent depuis la Gaspésie jusqu'aux comtés de Beauce et de Dorchester).

Véhicules utilitaires

Dans le cas des véhicules utilitaires, la situation est semblable à celle observée pour les voitures de tourisme. Les primes moyennes exigées sont supérieures aux coûts estimés pour les deux garanties principales alors que c'est l'inverse en accident sans collision ni versement.

En responsabilité civile et en collision, les primes moyennes pour l'ensemble du Québec sont respectivement de 13,8% et 5,6% supérieures aux coûts estimés alors qu'en accident sans collision ni versement, la prime moyenne est inférieure au coût estimé par 15,6%. La même comparaison effectuée en 1981 montrait une déficience de la prime moyenne par rapport au coût estimé pour chacune des garanties (11,6% en responsabilité civile, 20,7% en collision, 14,6% en accident sans collision ni versement).

Pour une couverture complète, la prime moyenne pour l'ensemble du Québec s'élève à 530 $ alors que le coût estimé est de 514 $; cette prime est donc supérieure de 16 $ au coût estimé, soit 3,1%. La même comparaison effectuée en 1981 révélait que la prime moyenne était inférieure de 16% au coût estimé.

Les assureurs ont donc rétabli l'équilibre entre les primes exigées et les coûts estimés pour les véhicules utilitaires. On se rappellera que les augmentations de primes de 1981 n'avaient pas été suffisantes pour atteindre ce résultat.

Tout comme pour les voitures de tourisme, on remarque des différences importantes dans les résultats par garantie; les commentaires faits à cet égard pour les voitures de tourisme s'appliquent également ici.

On voit donc que les assureurs ont fixé, en 1982, leurs prix pour les véhicules utilitaires à un niveau plus que suffisant pour absorber leurs coûts. Si on tient compte des revenus de placements, qui s'ajoutent à l'écart de 3,1% entre la prime et le coût, on peut prévoir, tout comme pour les voitures de tourisme, que la tarification établie par les assureurs en 1982 pour les véhicules utilitaires sera bénéficiaire.

Les résultats qui viennent d'être analysés pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires ont trait au marché de l'assurance automobile au Québec pris dans son ensemble. Il existe, bien sûr, des différences entre assureurs, ce qu'on est à même de constater dans les études par assureur.

6.2 LES ÉTUDES PAR ASSUREUR

Dans les tableaux 13 et 14, on compare les primes moyennes et les coûts estimés pour chacun des principaux assureurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires; par assureur, on entend ici les groupes d'assureurs et les assureurs qui ne font pas partie de groupes.

Les principaux assureurs sont ceux dont le volume d'affaires est assez grand pour que leurs résultats aient une bonne crédibilité statistique; on traite plus sommairement, à la fin de cette section, des autres assureurs.

TABLEAU 13

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES
50 PRINCIPAUX ASSUREURS – VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
1	246 $	305 $	277 $	344 $	130 $	205 $	653 $	854 $
2	189	168	243	370	89	105	521	643
3	194	193	232	269	74	142	500	604
4	191	195	253	253	99	170	543	618
5	154	162	176	190	73	102	402	454
6	197	188	240	258	92	147	530	592
7	190	184	241	259	82	124	513	567
8	190	193	257	255	94	146	542	595
9	183	123	176	207	70	77	429	407
10	215	191	298	336	102	146	615	672
11	216	207	268	292	102	140	586	639
12	258	221	245	294	119	161	621	676
13	202	200	262	276	102	134	566	610
14	189	181	230	239	88	123	506	544
15	235	171	258	315	114	164	606	650
16	197	186	287	290	87	133	571	609
17	168	180	189	182	103	120	460	483
18	180	160	251	236	74	122	505	518
19	206	181	281	282	106	143	593	606
20	219	201	271	257	87	127	576	585
21	215	193	252	244	108	144	574	580
22	210	184	317	316	104	133	631	633
23	217	191	288	276	96	135	601	602
24	220	180	264	269	109	143	593	592
25	209	164	248	250	75	116	532	530

TABLEAU 13 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 50 PRINCIPAUX ASSUREURS - VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
26	219 $	175 $	209 $	241 $	126 $	131 $	555 $	547 $
27	210	181	294	279	99	132	603	591
28	197	174	278	251	79	111	554	542
29	181	158	261	225	78	124	521	507
30	202	165	231	235	95	113	529	512
31	224	192	287	257	110	149	621	597
32	211	170	284	265	99	130	594	565
33	212	150	268	285	108	119	588	554
34	230	193	286	267	137	146	653	606
35	189	160	267	206	94	120	549	487
36	250	202	335	271	122	142	707	614
37	202	166	279	225	93	106	574	496
38	206	163	250	220	104	97	560	480
39	195	142	257	220	95	89	547	451
40	230	155	283	244	123	125	636	524
41	228	174	257	209	106	101	591	485
42	229	190	335	248	124	113	688	550
43	218	146	313	243	93	99	624	488
44	257	158	272	256	165	127	694	541
45	253	151	235	195	91	91	579	436
46	211	175	323	215	138	114	672	505
47	230	137	210	170	97	86	537	393
48	227	165	287	185	109	103	623	453
49	229	176	257	161	117	96	603	434
50	244	144	315	215	107	114	666	474

TABLEAU 14

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES 30 PRINCIPAUX ASSUREURS - VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
Assureur	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
1	136 $	176 $	147 $	255 $	45 $	188 $	328 $	619 $
2	137	164	183	260	79	126	399	550
3	202	230	223	303	100	159	524	693
4	182	166	152	228	57	116	392	510
5	164	162	225	251	46	118	435	531
6	165	172	185	245	94	109	444	525
7	184	161	229	234	62	124	475	520
8	175	152	201	230	95	131	471	513
9	208	206	267	287	140	171	616	664
10	192	214	236	274	168	137	596	626
11	168	158	245	224	65	112	478	493
12	116	143	242	201	96	103	454	447
13	208	178	197	210	113	119	518	507
14	223	241	273	231	125	128	621	601
15	188	152	245	230	97	112	530	494

TABLEAU 14 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COÛTS ESTIMÉS DES
30 PRINCIPAUX ASSUREURS – VÉHICULES UTILITAIRES

	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision (toutes franchises)		Couverture complète	
Assureur	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé	Prime moyenne exigée	Coût estimé
16	207 $	166 $	229 $	232 $	129 $	127 $	564 $	526 $
17	176	153	256	197	54	100	486	450
18	154	150	247	220	116	110	518	479
19	214	178	261	235	121	131	597	545
20	206	182	290	257	127	120	623	559
21	168	155	263	220	124	117	555	492
22	205	165	261	224	148	137	614	526
23	190	154	301	245	153	137	643	536
24	202	150	258	214	130	120	591	483
25	225	169	307	232	124	133	656	534
26	210	162	284	227	126	109	621	498
27	212	162	289	216	126	125	627	503
28	243	180	299	244	159	130	701	554
29	221	158	283	213	132	117	634	488
30	280	163	314	241	84	118	679	521

Voitures de tourisme

Notons d'abord que, au tableau 13, les assureurs sont classés en ordre d'importance de la différence entre leurs primes et leurs coûts pour une couverture complète; le premier assureur est celui dont les coûts excèdent le plus les primes et le dernier, celui dont les primes excèdent le plus les coûts estimés.

Le tableau 13 révèle qu'il existe toujours des différences importantes entre les assureurs. Cela s'explique par le fait qu'il existe toujours des différences importantes dans les prix demandés par les principaux assureurs tout comme il y a des variations significatives dans leurs coûts.

C'est ainsi que l'assureur no 1 exige une prime moyenne pour une couverture complète qui est inférieure de 23,5% au coût estimé alors que l'assureur no 50 exige une prime moyenne qui est supérieure de 40,5% au coût estimé. Il s'agit évidemment des extrêmes.

D'ailleurs, pour la grande majorité des 50 principaux assureurs, la situation observée diffère peu de celle analysée au chapitre précédent pour l'ensemble des assureurs. Ainsi, en responsabilité civile, 90% de ces assureurs ont une prime moyenne supérieure au coût estimé alors qu'en collision et en accident sans collision ni versement, c'est respectivement 58% et 18% des assureurs. Pour une couverture complète, 56% de ces assureurs exigent une prime supérieure à leur coût.

Très peu d'assureurs demandent des primes nettement supérieures aux coûts estimés ou qui leur sont nettement inférieures. Ces assureurs ont fait l'objet d'une demande de justification de leurs tarifs, conformément à la loi sur l'assurance automobile; les justifications données font généralement

état d'éléments permettant de croire que primes et coûts sont en voie de se rapprocher ou sont déjà en plus étroite relation.

Véhicules utilitaires

Pour les véhicules utilitaires, la situation observée pour les principaux assureurs est similaire à celle de l'ensemble des assureurs.

En responsabilité civile, 77% des assureurs ont une prime moyenne supérieure au coût estimé alors qu'en collision et en accident sans collision ni versement, c'est respectivement 60% et 40% des assureurs. Pour une couverture complète, 63% des assureurs ont une prime moyenne supérieure à leur coût estimé.

Tout comme pour les voitures de tourisme, il existe des différences importantes par assureur. Alors que la prime moyenne pour une couverture complète de l'assureur no 1 du tableau 14 est inférieure de 47% au coût estimé, celle de l'assureur no 30 est supérieure de 30% au coût estimé.

Tout comme pour les voitures de tourisme, des justifications ont été demandées aux assureurs dont les primes étaient nettement différentes de leurs coûts. On a pu constater les mêmes phénomènes que ceux mentionnés pour les voitures de tourisme.

Assureurs de moins grande taille

Le résultat de l'analyse sommaire de la tarification des assureurs de taille plus modeste complète les études par assureur.

Les tableaux 15 et 16 présentent, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, une répartition de ces assureurs en fonction de la différence entre leur prime moyenne et le coût estimé pour l'ensemble des assureurs.

Il convient de rappeler que, pour les assureurs de taille modeste, on ne peut utiliser de façon fiable leurs données d'expérience parce que leurs assurés ne sont pas assez nombreux; c'est pourquoi, leurs primes sont comparées aux coûts estimés pour l'ensemble des assureurs. Les résultats présentés dans ces tableaux doivent donc être interprétés en conséquence; la situation réelle de chacun de ces assureurs dépend de son expérience propre en regard des coûts qu'il aura à absorber.

On constate, à partir de ces résultats, que, tant pour les voitures de tourisme que pour les véhicules utilitaires, la majorité de ces assureurs de taille modeste exigent une prime moyenne supérieure au coût estimé et qu'il existe des différences marquées entre assureurs.

La situation n'est pas différente de celle observée dans l'étude du marché dans son ensemble et des principaux assureurs.

TABLEAU 15

RÉPARTITION DES ASSUREURS NON INCLUS AU TABLEAU 13 SELON LA DIFFÉRENCE ENTRE LEUR PRIME EXIGÉE (1) ET LE COÛT ESTIMÉ POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VOITURES DE TOURISME

Différence en % du coût estimé	Responsabilité civile (limite 100 000 $)	Collision (franchise 250 $)	Accident sans collision ni versement (franchise de 50 $)	Couverture complète
Plus de 30,0	5	0	0	0
25,1 à 30,0	2	2	0	1
20,1 à 25,0	2	1	0	2
15,1 à 20,0	1	0	0	0
10,1 à 15,0	0	3	0	1
5,1 à 10,0	0	2	0	5
0,0 à 5,0	0	1	0	1
- 5,0 à - 0,1	0	1	1	0
-10,0 à - 5,1	0	0	2	0
-15,0 à -10,1	2	0	1	0
-20,0 à -15,1	0	0	3	0
-25,0 à -20,1	0	0	1	0
-30,0 à -25,1	0	0	2	0
-30,1 et moins	0	2	2	2
Total	12	12	12	12

(1) Prime pour un risque type: classe de conducteur 02, dossier de conduite 3, groupe de véhicule 6.

TABLEAU 16

RÉPARTITION DES ASSUREURS NON INCLUS AU TABLEAU 14 SELON LA DIFFÉRENCE ENTRE LEUR PRIME EXIGÉE (1) ET LE COÛT ESTIMÉ POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS

VÉHICULES UTILITAIRES

Différence en % du coût estimé	Responsabilité civile (limite 100 000 $)	Collision (franchise 250 $)	Accident sans collision ni versement (franchise de 50 $)	Couverture complète
Plus de 30,0	0	1	0	0
25,1 à 30,0	1	6	0	1
20,1 à 25,0	3	0	0	1
15,1 à 20,0	8	2	4	6
10,1 à 15,0	3	1	3	1
5,1 à 10,0	3	1	6	7
0,0 à 5,0	7	7	1	4
- 5,0 à - 0,1	0	5	0	3
-10,0 à - 5,1	2	1	1	0
-15,0 à -10,1	0	1	1	1
-20,0 à -15,1	0	0	5	5
-25,0 à -20,1	0	4	2	0
-30,0 à -25,1	0	0	0	0
-30,1 et moins	0	0	6	0
Total	29	29	29	29

(1) Prime pour un risque type: catégorie de véhicule 36, dossier de conduite 3, groupe de véhicule 5.

CONCLUSION

La première conclusion à tirer de l'analyse de la tarification en assurance automobile au Québec est que l'année 1982 aura été marquée par la fin d'une période de coûts et de prix sans cesse croissants.

Influencés par une conjoncture économique très difficile, les principaux intervenants, assurés, assureurs et gouvernements, ont changé leurs comportements.

Prix de l'essence élevés, mesures de sécurité routière plus sévères et chômage ont poussé les assurés à se servir moins fréquemment de leurs automobiles, à conduire de façon plus prudente avec comme résultat que, depuis la fin de 1981, la fréquence des sinistres diminue.

Par ailleurs, le Groupement des assureurs automobiles et certains assureurs semblent avoir pris davantage conscience de leurs responsabilités dans le contrôle du coût des sinistres; les mesures qu'ils ont prises ont contribué à freiner la croissance presque géométrique des coûts dans les dernières années.

L'effet global de ces changements est que le niveau des primes d'assurance automobile au Québec s'est stabilisé vers le milieu de 1982 après avoir augmenté très fortement depuis deux ans.

On peut facilement prévoir que les assureurs tireront des bénéfices des polices d'assurance automobile qu'ils ont émises ou renouvelées au Québec en 1982. La concurrence, de plus en plus forte, devrait faire en sorte que les primes ne deviennent pas excessives: une pression

à la baisse dans les prix est d'ailleurs déjà ressentie dans le marché québécois de l'assurance automobile.

Les primes, qui ont augmenté en 1982 d'environ 14% en moyenne pour les voitures de tourisme et de 16% pour les véhicules utilitaires dans le cas d'une couverture complète, continuent de varier considérablement d'un assureur à l'autre, moins toutefois qu'en 1981.

Il importe, pour que la concurrence joue pleinement, que l'assuré ait conscience des différences qui existent entre les assureurs; différences de prix, mais aussi dans leur santé financière, leur façon de classer les risques et la qualité du service qu'ils rendent tant avant qu'après le sinistre.

Relativement à la classification des risques, qui est faite selon un système désuet abondamment critiqué dans nos derniers rapports, le comité du Groupement des assureurs automobiles, mandaté pour en faire l'étude, a accepté le principe d'une réforme qu'il souhaite graduelle. Les travaux préliminaires à cette tâche complexe sont amorcés; il faut espérer que la complexité de la tâche ne servira pas d'excuse à l'inaction.

Souhaitons, en terminant, que l'éventuelle reprise économique ne soit pas l'occasion pour les intervenants de retourner à des comportements qui entraînent un niveau élevé de primes, comme celui qui caractérise le Québec depuis si longtemps. Il y a encore place à l'amélioration des comportements, beaucoup de place...

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION
ANNEXE 3	TABLEAUX DES PRIMES LES PLUS BASSES ET LES PLUS ÉLEVÉES PAR TERRITOIRE ET POUR CERTAINES CLASSES D'ASSURÉS
ANNEXE 4	NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COÛTS ESTIMÉS

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 19 NOVEMBRE 1982)

ASSUREURS À CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance BÉLAIR	Montréal
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal
Les COOPÉRANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis
L'INDUSTRIELLE Compagnie d'assurances générales	Québec
La LAURENTIENNE, Compagnie d'assurances générales	Québec
La PRÉVOYANCE Compagnie d'assurances	Montréal
Les PRÉVOYANTS du Canada - assurance générale	Montréal
La Compagnie d'assurance PROVINCES-UNIES	Montréal
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Trois-Rivières
SOCIÉTÉ MUTUELLE de réassurance du Québec	Sainte-Foy
SOCIÉTÉ NATIONALE d'assurances	Montréal
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Sainte-Foy

ASSUREURS À CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto
La GERLING GLOBALE Compagnie d'assurances générales	Toronto
La GIBRALTAR, Compagnie d'assurances générales	London, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Company Limited	Toronto
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ÉRIÉ	Hamilton, Ontario

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE du Canada	Toronto
AETNA CASUALTY DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto
The ALBION Insurance Company of Canada	Toronto
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Willowdale, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN Compagnie d'assurances	Montréal
CANADA UNI, Compagnie d'assurance	Toronto
The CANADIAN COMMERCE Insurance Company	Toronto
The CANADIAN SURETY Company	Toronto
Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Toronto
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto
La CASUALTY, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Toronto
CHÂTEAU Compagnie d'assurance	Toronto
CHUBB du Canada, Compagnie d'assurance	Montréal
La CITADELLE Compagnie d'assurances générales	Toronto
COMMONWEALTH Insurance Company	Vancouver
CONSTITUTION du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto
La Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL
DOMINION OF CANADA, Compagnie d'assurance générale	Toronto
La Compagnie d'assurance EATON/BAIE	Toronto
ÉCONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'ÉQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal
La FÉDÉRATION, Compagnie d'assurances du Canada	Montréal
La Compagnie d'assurance FIDÉLITÉ du Canada	Toronto
FIREMAN'S FUND du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal
GÉNÉRAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto
The GREAT EASTERN Insurance	Montréal
Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	Saint-Hyacinthe
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax
La Compagnie d'assurance HÉRALD	Toronto
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal
INA du Canada Compagnie d'assurance	Toronto
L'INDEMNITÉ Compagnie Canadienne	Winnipeg
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal
LONDON-CANADA Insurance Company	Toronto
MARKEL Compagnie d'assurance du Canada	Toronto
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI ET ROUVILLE	Frelighsburg, Québec

ASSUREURS À CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL
NORTHUMBERLAND, Compagnie générale d'assurance	Toronto
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto
PHOENIX, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Sainte-Foy
La ROYALE du Canada, Compagnie d'assurance	Toronto
La SÉCURITÉ NATIONALE, Compagnie d'assurances	Toronto
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke
SUN ALLIANCE Compagnie d'assurance	Toronto
SYMONS Compagnie d'assurances générales	Toronto
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE du Canada	Toronto
VICTORIA Insurance Company of Canada	Toronto
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS et garantie	Hartford, Connecticut	Toronto
La Compagnie d'assurance ALLIANCE	Los Angeles, Californie	Toronto
ALLSTATE Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Willowdale, Ontario
ALPINA Compagnie d'assurances S.A.	Zurich, Suisse	Toronto
Compagnie de réassurance L'AMÉRICAINE	New York, New York	Toronto
La Compagnie d'assurance AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto
AMERICAN MUTUAL Liability Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL Fire Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
The AMERICAN ROAD Insurance Company	Deaborn, Michigan	Oakville
L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton
La Compagnie d'assurance L'ANGLAIS-AMÉRICAINE Ltée	London, England	Toronto
Compagnie d'assurance CALVERT	Baltimore, Maryland	Toronto
CENTENNIAL Insurance Company	New York New York	Montréal
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto
The CONTINGENCY Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Montréal
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto
Société des assurances ECCLESIASTIQUES	Gloucester, England	Toronto
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYERS de Wausau	Wausau, Wisconsin	Toronto
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal
Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Short Hills, New Jersey	Toronto
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg
GAN Incendie accidents compagnie française d'assurances et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Montréal
Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Mississauga
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
HARTFORD Fire Insurance Company	Hartford, Connecticut	Toronto
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
Compagnie d'assurance mutuelle IDEAL	New York, New York	Toronto
The INSURANCE CORPORATION of Ireland Limited	Dublin, Irlande	Toronto
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Kelsinki, Finlande	Montréal
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto
LUMBERMENS Mutual Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto
La Compagnie d'assurance MOTORS	New York, New York	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto
La NORMAN Compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sillery
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Toronto
La PHOENIX, Compagnie d'assurance	Hartford, Connecticut	Toronto

ASSUREURS À CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE LA COMPAGNIE	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La PRUDENTIELLE Compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto
La Compagnie d'assurance SAINT-PAUL	Saint-Paul, Minnesota	Toronto
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto
La Compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto
TRANSPORT D'Amérique, compagnie d'assurances	Des Moines, Iowa	Montréal
TRANSPORT INDEMNITY Company	Los Angeles, California	Toronto
La TRAVELERS, Compagnie d'indemnité	Hartford, Connecticut	Toronto
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Toronto
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Toronto
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New Hartford, New York	Toronto
ZURICH Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION

I- LES RÈGLES GÉNÉRALES

A. TOUS TYPES DE VÉHICULES

1. Les territoires de tarification

Territoire 1

Comtés de
- Beauharnois
- Chambly
- Châteauguay
- Deux-Montagnes
- Ile-de-Montréal
- Ile-Jésus
- Laprairie
- L'Assomption
- Napierville
- Saint-Jean
- Soulanges
- Vaudreuil
- Verchères

Comtés de Terrebonne : la partie au nord et des deux côtés de la route 41

Les villes d'Iberville, Saint-Jérôme et Lafontaine

Territoire 2

Comtés de
- Charlevoix est et ouest
- Lévis
- Montmorency
- Portneuf
- Québec

Territoire 3

Le comté de Hull

Les villes de Hull, Aylmer, ville de Deschênes, Lucerne et Touraine.

Les cantons d'Eardley, Hull-ouest, Masham-nord, Wakefield et Wakefield-est.

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 4

Comtés de

- Arthabaska
- Bagot
- Brome
- Compton
- Drummond
- Frontenac
- Huntingdon
- Lotbinière
- Mégantic
- Missisquoi
- Nicolet
- Richelieu
- Richmond
- Rouville
- St-Hyacinthe
- Shefford
- Sherbrooke
- Stanstead
- Yamaska
- Wolfe

Le comté d'Iberville, sans la ville d'Iberville.

Territoire 5

Comtés de

- Argenteuil
- Berthier
- Champlain
- Joliette
- Labelle
- Maskinongé
- Montcalm
- Papineau
- Pontiac
- St-Maurice

Le comté de Gatineau sans les villes et cantons inclus dans le territoire 3.

La partie du comté de Terrebonne non incluse dans le territoire 1.

Territoire 6

Comtés de

- Beauce
- Bellechasse
- Bonaventure
- Dorchester
- Gaspé est et ouest
- Kamouraska
- L'Islet
- Matane
- Matapédia
- Montmagny
- Rimouski
- Rivière-du-Loup
- Témiscouata

1. Les territoires de tarification (suite)

Territoire 7

Comtés de	Abitibi	Saguenay
	Chicoutimi	Témiscamingue
	Lac St-Jean	

Les territoires d'Abitibi, de Mistassini et du Nouveau-Québec.

Territoire 8

Iles-de-la-Madeleine

2. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont définis de la façon suivante: aucun accident impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile que celle-ci a remplacé,

a) pendant les cinq années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 5),

b) pendant les trois années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 3),

c) pendant les deux années qui précèdent immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 2),

d) pendant l'année qui précède immédiatement la date d'entrée en vigueur de la police ou de son renouvellement (dossier 1),

e) ne satisfaisant pas aux exigences des dossiers 5, 3, 2 ou 1 (dossier 0).

On considère un accident tout événement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'une voiture, et à la suite duquel:

1- une indemnité a été payée au titre de la garantie responsabilité civile ou collision ou l'aurait été en l'absence de la convention d'indemnisation directe du Québec;
2- aucun règlement n'a encore été effectué;
3- une poursuite au civil est pendante contre l'assuré.

Note: Une indemnité versée à l'assuré non responsable en vertu de la convention d'indemnisation directe ne constitue pas un événement qui modifie le dossier de l'assuré en responsabilité civile.

2. Les dossiers de conduite (suite)

Lorsque survient un premier accident et que l'assuré détient un dossier cinq, certains assureurs considèrent cet accident lors du renouvellement et augmentent la prime en conséquence. D'autres assureurs ne tiennent pas compte du premier accident et ne changent le dossier de l'assuré que si un autre accident survient au cours d'une certaine période. Quelques assureurs ne "pardonnent" l'accident qu'à certaines conditions, notamment si le montant des dommages est peu élevé, si l'accident n'a pas entraîné une condamnation en vertu du Code de la route ou si l'assuré possède une police d'assurance depuis plusieurs années avec cet assureur. Certains assureurs en tiennent compte en faisant passer le dossier de cinq ans sans accident à trois ans sans accidents.

B. VOITURES DE TOURISME

1. Les classes de conducteurs

Classe 01

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

-un homme célibataire de 30 ans ou plus;
-un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
-une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

d) Aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans n'ayant pas pris de leçons de conduite.

e) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant, chacun possédant depuis les trois dernières années un permis de conduire valide.

f) La voiture n'est pas utilisée par le conducteur pour se rendre au travail et en revenir, ni pour ses besoins professionnels.

g) Le millage moyen prévu ne dépasse pas 16 000km (10 000 milles) par an.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 02

a) Promenade

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

-un homme célibataire de 30 ans ou plus;
-un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
-une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

d) Aucun conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans n'ayant pas pris de leçons de conduite.

e) Au plus deux conducteurs par voiture au domicile du proposant.

f) La voiture, utilisée pour se rendre au travail ou en revenir, ne parcourt pas plus de 16km (10 milles) par trajet.

Classe 03

a) Promenade.

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant est:

-un homme célibataire de 30 ans ou plus;
-un homme marié de 25 ans ou plus habitant avec son épouse;
-une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 04

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 25 à 29 ans.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 06

Un conducteur occasionnel masculin de moins de 25 ans, le conducteur principal faisant partie de la classe 01, 02, 03 ou 07.

Classe 07

a) Affaires ou affaires et promenade.

b) Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est:

-un homme célibataire de 30 ans ou plus;
-un homme marié de 25 ans ou plus;
-une femme de 25 ans ou plus.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 08

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 09

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 10

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Classe 11

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 19 ou 20 ans.

1. Les classes de conducteurs (suite)

Classe 12

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 21 ou 22 ans.

Classe 13

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 23 ou 24 ans.

Classe 18

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 21 ans.

Classe 19

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans.

2. Les groupes de voitures de tourisme

Les groupes de tarification des voitures de tourisme sont généralement fonction de la valeur d'un véhicule moyen ainsi que de la fréquence des accidents dans lesquels ledit véhicule est impliqué et ceci, pour chaque modèle et année de modèle de véhicule. Certains assureurs n'ont cependant pas encore introduit l'élément "fréquence d'accidents" dans la détermination de ces groupes.

C. LES VÉHICULES UTILITAIRES

1. Les catégories de véhicules utilitaires

Les véhicules LÉGERS sont ceux dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kilogrammes (7 800 livres).
Les véhicules LOURDS sont ceux dont le poids total en charge dépasse 3 500 kilogrammes (7 800 livres).

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Artisans	35	-	-	-	-	-
Bétail	-	-	46	46	46	46
Blanchisseries	-	-	44	45	44	45
Blocs de béton, blocs de construction et brique			46	46	46	46
Bouchers	-	-	43	45	47	47
Boulangers et vendeurs de produits de boulangerie	-	-	44	45	44	45
Brasseurs et vendeurs de produits de brasserie	-	-	45	45	45	45
Camionneurs (non autrement classifié):						
-voyageant dans un rayon de 40 km	-	-	46	46	46	46
-voyageant dans un rayon de 80 km	-	-	47	47	47	47
-voyageant dans un rayon de 160 km	-	-	61	61	61	61
-voyageant dans un rayon de plus de 16 km	-	-	51	51	51	51
-voyageant à l'extérieur du Canada	-	-	99	99	99	99
Camions-bétonnières	-	-	-	45	-	45
Camions de billes de bois	-	-	47	47	47	47
Camions de bois de pâte à papier	-	-	47	47	47	47
Camions citerne (essence)	-	-	48	48	48	48
Camions citerne (fuel)	-	-	48	48	48	48
Camions d'enlèvement des ordures	45	45	-	-	-	-
Camions d'entrepreneurs en démolition	47	47	47	47	47	47

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Camions de ferme.....	33	34	-	-	-	-
Camions de gare.....	55	55	-	-	-	-
Camions de gare ou de quai....	55	55	-	-	-	-
Camions industriels.....	55	55	-	-	-	-
Camions postaux.....	-	-	44	46	44	46
Dépanneuses.....	43	43	-	-	-	-
Entrepreneurs (sauf le transport de briques, de blocs de construction, de ciment, de gravier, de billes de bois, de pâte à papier, de produits pétroliers, de sable, de pierre, de terre ou d'asphalte)...	35	44	-	-	-	-
Epiciers.....	-	-	43	45	46	46
Exploitants de serres.....	35	45	43	45	43	45
Explosifs, fabricants et marchands.....	-	-	48	48	48	48
Fabricants et marchands d'acier.....	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands d'ameublement.....	-	-	46	46	46	46
Fabricants et marchands de boissons gazeuses et de limonades.....	-	-	44	45	44	45
Fabricants et marchands de crème glacée.....	-	-	44	45	44	45
Fleuristes.....	35	45	43	45	43	45
Forage, exploration et prospection sismographique de puits de pétrole.....	54	54	-	-	-	-
Gravier, sable, pierre, terre.	-	47	-	47	-	47
Grues mobile immatriculées....	-	44	-	-	-	-
Horticulteurs.....	35	45	43	45	43	45
Jardiniers et horticulteurs...	35	45	43	45	43	45
Jardiniers paysagistes.....	35	45	43	45	43	45
Jardiniers vendant aux marchés	35	45	43	45	43	45
Laiteries et vendeurs de produits de laiterie.....	-	-	44	45	44	45
Livraison de colis.....	-	-	44	46	44	46
Livraison de journaux.....	-	-	47	47	47	47
Livraison de repas à domicile.	-	-	43	45	-	-
Livraison: NON CLASSIFIEE PAR AILLEURS.....	-	-	43	45	36	44

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Marchands de bois et de charbon	-	-	44	44	44	44
Marchands de bois	-	-	46	46	46	46
Marchands de combustible (bois et charbon)	-	-	44	44	44	44
Marchands de combustible (produits pétroliers)	-	-	48	48	48	48
Marchands de fruits	-	-	-	-	46	46
Marchands de fruits de mer et de poisson	-	-	43	45	46	46
Marchands de glace	-	-	44	45	44	45
Marchands de légumes	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits agricoles	-	-	43	45	46	46
Marchands de produits de construction	-	-	43	45	46	46
Marchands de volaille	-	-	43	45	46	46
Matériel de construction et d'entretien de route, notamment les niveleuses, les chasses-neige, les balayeuses et les goudronneuses, mais à l'exclusion des camions de gravier	54	54	-	-	-	-
Matériel de vidange des égouts et des fosses septiques	43	44	-	-	-	-
Matières radio-actives	48	48	48	48	48	48
Messagerie	-	-	44	46	44	46
Motocyclettes-commercial	-	-	57	-	-	-
Motocyclettes de services de police et d'incendie	53	-	-	-	-	-
Pêcheurs	33	34	-	-	-	-
Pépinièristes	35	45	43	45	43	45
Pharmacies	-	-	43	45	43	45
Produits pétroliers	-	-	48	48	48	48
Quincailleries	-	-	43	45	43	45
Radio et T.V. (ventes et réparations)	43	45	43	45	36	44
Rebuts (papier, guenilles ou métal)	-	47	-	47	-	47
Sable, gravier, pierre, terre.	-	47	-	47	-	47
Salaisons	-	-	-	-	47	47
Services de courrier	-	-	44	46	44	46
Teinturiers et blanchisseurs	-	-	44	45	44	45
Tondeuses à gazon	55	-	-	-	-	-

GENRE D'UTILISATION	Aucune livraison de détail ni de gros		Livraison de détail		Livraison de gros	
	Légers	Lourds	Légers	Lourds	Légers	Lourds
Tracteurs (sauf de ferme).....	54	54	-	-	-	-
Tracteurs de ferme.....	55	55	-	-	-	-
Traiteurs et services de cantines.....	-	-	43	45	43	45
Transport de copeaux.....	-	-	47	47	47	47
Transport interurbain - voir Camionneurs.....	-	-	-	-	-	-
T.V. ou radio (vente et réparation).....	43	45	43	45	36	44
Véhicules blindés.....	46	46	46	46	46	46
Véhicules des neiges.....	50	-	-	-	-	-
Véhicules de services d'incendie.....	53	53	-	-	-	-
Véhicules de services de police.....	53	53	-	-	-	-
Véhicules de service public (sauf les ambulances, les véhicules de services de police ou d'incendie, et ceux des entrepreneurs de pompes funèbres)	43	44	-	-	-	-
Voiturettes de golf.....	55	-	-	-	-	-
Tous les véhicules utilitaires NON CLASSIFIÉS PAR AILLEURS	36	44	43	45	36	44

2. Les groupes de véhicules utilitaires

Les groupes de tarification des véhicules utilitaires sont définis de la façon suivante:

1) Pour les véhicules ayant un poids total en charge de moins de 4.5 tonnes métriques (10 000 lbs), le groupe est défini en fonction de la marque, du modèle et de l'année de modèle du véhicule.

2) Pour les autres véhicules, le prix de catalogue et l'année de modèle du véhicule servent à en définir le groupe.

II- LES RÈGLES PARTICULIÈRES

A. SURPRIMES

1. Surprimes pour accidents ou condamnations

La plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit:

Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de proposition ou de renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i- responsable de plusieurs accidents:
- trois accidents: majoration de 30%,
- chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii- condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires: des écoles et des terrains de jeux:
- une condamnation: majoration de 15%,
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii- condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:
- quatre condamnations: majoration de 25%,
- chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

1. Surprimes pour accidents ou condamnations (suite)

iv- Condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence criminelle ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangereuse :
- une condamnation : majoration de 50%,
- chaque condamnation supplémentaire : majoration de 100%.

Plusieurs assureurs ont établi une surprime maximale de 200% pour les assurés de moins de 30 ans. La surprime maximale de certains assureurs est de 100% pour les assurés de moins de 25 ans et de 200% pour les autres.

2. Surprimes pour occupations spécifiques

Quelques assureurs demandent une surprime aux assurés ou conducteurs principaux qui sont propriétaires ou employés de débits de boissons, musiciens jouant dans des débits de boissons ou militaires célibataires de moins de 30 ans. La majoration applicable est généralement de 25% pour les garanties autres que la responsabilité civile. D'autres assureurs transfèrent directement ces assurés au "Facility".

3. Autres surprimes

Des surprimes touchent les assurés ayant l'habitude de l'alcool ou des stupéfiants, ayant un dossier criminel ou une mauvaise attitude au volant; elles sont généralement de 25%.

3. Autres surprimes (suite)

Certains assureurs majorent de 25% les primes des assurés âgés de 70 ans et plus. Une majoration de 10% de la prime de la garantie de responsabilité civile est aussi exigée des assurés possédant une automobile de 10 ans et plus d'âge.

B. RABAIS

1. Rabais pour cours de conduite

Un grand nombre d'assureurs accordent des rabais aux nouveaux conducteurs ayant suivi un cours de conduite.

Dans la majorité des cas, l'assureur accorde le dossier trois ans sans accidents au conducteur débutant qui a réussi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée. Un conducteur débutant n'ayant pas suivi un tel cours se voit habituellement attribuer le dossier un an sans accident.

Certains assureurs n'accordent qu'un dossier 1 au conducteur débutant qui a réussi un cours de conduite; ces assureurs accordent un dossier 0 aux autres conducteurs débutants. Quelquefois, un rabais de 15% de la prime se rattache au dossier 1 pour les conducteurs des classes 04, 06 et 08 à 19.

2. Rabais pour plus d'un véhicule dans la même famille

Plusieurs assureurs accordent des rabais de primes lorsqu'un individu ou des conjoints possèdent ou louent à long terme plus d'un véhicule.

2. Rabais pour plus d'un véhicule dans la même famille (Suite)

Si les assurés sont dans les classes 01, 02, 03 ou 04, l'assureur applique ses taux courants au véhicule produisant la prime la plus élevée d'après son tarif et accorde un rabais de 10% pour chacun des autres véhicules. Si un des véhicules est utilisé pour affaires (classe 07), l'assureur applique ses taux courants à ce véhicule et abaisse de 10% la prime des autres.

Certains assureurs accordent le rabais pour tous les véhicules et d'autres accordent un rabais de 20%.

Dans tous les cas, les assureurs n'accordent pas le rabais s'il y a des conducteurs occasionnels de moins de 25 ans.

3. Rabais accordés aux cultivateurs

Plusieurs assureurs accordent des réductions de primes assez substantielles aux cultivateurs résidant à la ferme n'ayant pas d'autres occupations et classés 03, 04, 08, 09, 18 ou 19. Ces rabais peuvent varier considérablement d'un assureur à l'autre:

-garantie de responsabilité civile: 25 à 50% de rabais;
-garanties de collision et de tous risques: 40 à 60% de rabais;
-garanties d'accident sans collision ni versement et de risques spécifiés: 25 à 50% de rabais.

Certains assureurs ont des manuels de tarifs propres aux cultivateurs.

4. Autres rabais

Des rabais de 10% peuvent être accordés aux jeunes conducteurs qui ont un bon dossier scolaire ou qui sont pensionnaires à plus de 160 km de leur résidence, ou aux assurés qui ont suivi un cours de conduite préventive.

Des rabais peuvent être accordés aux assurés des classes 01, 02, 03 et 04 en fonction de leur occupation. Ce sont, par exemple, un rabais de 15% pour les commis de bureau à l'emploi des banques, pour les employés du gouvernement du Québec et pour les membres des professions dites libérales ou un rabais de 10% pour les employés du gouvernement fédéral et des services de communication.

Un assureur offre des rabais de 10% aux retraités de plus de 55 ans qui souscrivent une couverture complète. D'autres assureurs offrent des rabais de primes aux assurés de certaines classes qui sont éligibles au dossier 5 ans sans accident et qui souscrivent une couverture complète. Ces rabais sont généralement de l'ordre de 10% par rapport aux tarifs du dossier 5.

C. AUTRES RÈGLES PARTICULIÈRES

1. Voitures de tourisme

Près de la moitié des assureurs subdivisent certains territoires pour fins de tarification. Les territoires touchés par ces subdivisions sont les territoires 1, 2, 4, 6 et 7.

Certains assureurs n'offrent pas de dossier 5 ans sans accident aux assurés des classes 08, 10 et 11. Quelques assureurs offrent, par contre, des dossiers de conduite 4 ans ou même 6 ans sans accident. Un assureur utilise de façon particulière certains facteurs tels le kilométrage parcouru et l'expérience de conduite.

Un assureur définit depuis un certain temps une classe 05, qui représente les jeunes femmes célibataires de moins de 25 ans qui conduisent occasionnellement.

Trois assureurs utilisent un système de classification hybride au niveau des dossiers de conduite. Dans ce système, les assurés des classes de jeunes (08 à 19) sont considérés de la façon traditionnelle, alors que ceux des classes 01 à 07 ne le sont pas. Ces derniers sont sujets non pas à des dossiers de conduite mais plutôt à des augmentations de prime qui sont sujettes aux accidents responsables et aux non responsables, et aux infractions au code de la route, qui, selon leurs règles, sont prises en considération d'une façon plus systématique que dans le système traditionnel.

Certains assureurs font une différence entre les classes d'assurés pour la garantie d'accident sans collision ni versement.

2. Véhicules utilitaires

Comme pour les voitures de tourisme, mais sur une moins grande échelle, certains assureurs utilisent des règles de classification différentes des règles habituelles.

2. Véhicules utilitaires (suite)

Certains assureurs font une différence entre les catégories de véhicule pour les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement.

De plus, un assureur utilise un dossier de conduite 5 ans sans accident pour les véhicules utilitaires alors que l'ensemble de l'industrie s'arrête au dossier 3.

ANNEXE 3

TABLEAUX DES PRIMES
LES PLUS BASSES ET LES PLUS ÉLEVÉES
PAR TERRITOIRE
ET POUR CERTAINES CLASSES D'ASSURÉS

VOITURES DE TOURISME
RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)*

Classes		Territoires							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01	B**	225 $	197 $	177 $	183 $	180 $	189 $	210 $	167 $
	M**	302	253	238	220	228	240	265	208
	E**	373	343	309	291	305	321	354	245
02	B	287	253	221	225	209	236	260	202
	M	376	315	296	266	275	290	319	254
	E	467	429	370	334	361	366	387	302
04	B	421	365	324	324	315	350	392	324
	M	526	440	414	406	419	443	488	391
	E	642	575	513	483	542	550	607	454
10	B	643	550	541	484	497	523	619	491
	M	847	709	668	629	650	687	757	607
	E	1 054	938	828	779	812	848	941	677
18	B	345	296	278	289	262	307	326	282
	M	476	397	374	349	359	380	418	338
	E	540	494	439	421	444	459	515	378

* Dossier de conduite 0, groupe de véhicule 7

** B : prime la plus basse, M : prime moyenne, E : prime la plus élevée

VOITURES DE TOURISME
RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)*
COLLISION (250 $)*
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (50 $)*

Classes		Territoires							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01	B**	653 $	540 $	523 $	524 $	557 $	635 $	698 $	622 $
	M**	884	716	701	675	720	796	888	794
	E**	1 098	905	918	845	922	1 003	1 093	927
02	B	727	626	581	575	614	692	764	680
	M	1 000	812	794	745	792	875	972	876
	E	1 225	1 024	1 021	934	1 020	1 106	1 196	1 021
04	B	1 256	1 029	1 018	991	1 084	1 189	1 294	1 182
	M	1 555	1 270	1 236	1 352	1 436	1 600	1 732	1 603
	E	1 895	1 542	1 523	1 754	1 811	2 122	2 248	1 819
10	B	2 134	1 748	1 820	1 977	2 163	2 463	2 644	2 373
	M	2 787	2 284	2 223	2 664	2 827	3 171	3 368	3 159
	E	3 352	2 820	2 717	3 239	3 411	3 914	4 214	3 368
18	B	1 029	842	862	826	903	1 007	1 102	983
	M	1 382	1 124	1 096	1 086	1 154	1 280	1 397	1 234
	E	1 551	1 302	1 299	1 312	1 365	1 548	1 636	1 366

* Dossier de conduite 0, groupe de véhicule 7

** B : prime la plus basse, M : prime moyenne, E : prime la plus élevée

VOITURES DE TOURISME
RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)*

Classes		Territoires							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01	B**	139 $	123 $	107 $	113 $	102 $	113 $	127 $	101 $
	M**	183	153	144	133	138	145	160	128
	E**	224	207	183	176	185	186	200	148
02	B	174	153	134	139	127	141	158	125
	M	228	191	179	161	166	176	193	156
	E	280	250	221	194	206	218	227	183
04	B	255	221	197	205	191	212	237	208
	M	318	266	251	246	253	268	295	240
	E	384	349	314	298	312	328	352	275
10	B	409	357	328	308	301	325	375	297
	M	513	429	405	381	393	416	458	208
	E	614	573	510	473	502	524	580	422
18	B	219	193	169	172	159	184	198	175
	M	288	241	227	211	218	230	254	208
	E	333	298	265	268	273	281	319	232

* Dossier de conduite 5, groupe de véhicule 7

** B : prime la plus basse, M : prime moyenne, E : prime la plus élevée

VOITURES DE TOURISME
RESPONSABILITÉ CIVILE (100 000 $)*
COLLISION (250 $)*
ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT (50 $)*

Classes		Territoires							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01	B**	377 $	330 $	297 $	328 $	309 $	364 $	409 $	368 $
	M**	528	420	416	388	416	457	532	457
	E**	643	510	533	481	514	556	639	519
02	B	419	367	330	363	342	402	449	403
	M	592	474	467	427	456	500	579	502
	E	715	583	591	522	569	613	699	569
04	B	671	597	541	588	619	621	698	702
	M	879	709	695	733	781	863	963	859
	E	1 057	868	844	956	975	1 102	1 189	948
10	B	1 149	976	973	1 085	1 163	1 223	1 327	1 309
	M	1 503	1 222	1 194	1 379	1 464	1 633	1 768	1 613
	E	1 976	1 620	1 687	1 910	2 008	2 271	2 383	1 878
18	B	582	511	464	486	493	581	632	574
	M	789	634	622	600	640	1 705	796	680
	E	979	749	755	719	757	853	941	751

* Dossier de conduite 5, groupe de véhicule 7

** B : prime la plus basse, M : prime moyenne, E : prime la plus élevée

ANNEXE 4

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COÛTS ESTIMÉS

A. MÉTHODOLOGIE

Les coûts pour l'année d'assurance 1983 (polices émises du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983) ont été estimés par une projection des coûts observés dans le passé, décomposés en deux parties: le coût des sinistres par véhicule assuré et les frais d'exploitation.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été projeté à partir du coût moyen observé le 1er juillet 1981, tiré des données du "Rapport statistique sur l'assurance automobile 1981" publié par le BAC. Ce coût moyen a été obtenu en calculant la moyenne pondérée des coûts observés au cours des années d'assurance 1980 et 1981; les coûts de l'année 1980 ont été ajustés pour les ramener sur la même base que ceux de l'année 1981. D'autres ajustements sont également apportés pour éliminer l'effet des pertes catastrophiques et pour tenir compte du degré de matérialisation des réserves.

Le coût des sinistres par véhicule assuré ainsi établi au 1er juillet 1981 est projeté sur une période de deux ans, soit jusqu'au 1er juillet 1983. Cette date correspond à la date moyenne de survenance des sinistres de l'année d'assurance 1983; on suppose ainsi une émission constante des polices entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1983 et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1984.

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour les garanties de responsabilité civile et de collision, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres par véhicule assuré. C'est ainsi que des hypothèses sont formulées quant à l'évolution de la fréquence et du coût moyen par sinistre. Le coût moyen par sinistre est décomposé en trois éléments, soit le coût des pièces d'automobile, le coût de la main-d'oeuvre et les frais de règlement des sinistres. L'évolution de chacun de ces éléments est étudiée séparément et l'importance relative de chacun est déterminée; de plus, des ajustements sont apportés pour réfléter, s'il y a lieu, les effets externes tels l'amélioration de la qualité des services des centres d'estimation et les changements dans les comportements des intervenants.

Pour la garantie d'accident sans collision ni versement, la projection du coût des sinistres par véhicule assuré ne donne pas lieu à une analyse séparée de la fréquence et du coût moyen par sinistre. Le facteur de projection a été établi à partir des statistiques de l'expérience passée relatives au coût des sinistres par véhicule assuré; une courbe de régression exponentielle fondée sur les résultats des cinq dernières années a été utilisée. L'expérience relative au type de garantie le plus populaire, soit avec une franchise de 50 $, a été utilisée.

Au coût des sinistres par véhicule assuré est ajouté le coût des frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés. Le coût des frais d'exploitation est estimé à partir d'un ratio frais d'exploitation/primes souscrites déterminé sur la base d'hypothèses sur l'évolution des frais et des primes souscrites.

B. HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour l'année d'assurance 1983 sont les suivantes:

1. Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence

- voitures de tourisme:

Au cours de la période allant du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982, la fréquence diminuera de 7% pour la garantie de responsabilité civile et de 5% pour la garantie de collision. Au cours de la période allant du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, elle restera constante en responsabilité civile et augmentera de 2% en collision.

- véhicules utilitaires:

Au cours de la période allante du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982, la fréquence diminuera de 10% pour la garantie de responsabilité civile et de 7% pour la garantie de collision. Au cours de la période allant du 1er juillet 1982 au 30 juin 1983, elle restera constante en responsabilité civile et augmentera de 2% en collision.

Coût moyen par sinistre

L'augmentation du coût de la main-d'oeuvre est établie à 5,5% pour la période du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982 et à 9,8% entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1983. L'augmentation du coût des pièces automobiles est établie à 15,9% pour la période allant du 1er juillet 1981 au 30 juin 1982 et à 9,3% entre le 1er juillet 1982 et le 30 juin 1983.

La proportion du coût de la main-d'oeuvre par rapport au coût total du montant des réparations d'un véhicule accidenté est établie à 50% pour la garantie de responsabilité civile et à 40% pour la garantie de collision.

On a également posé l'hypothèse que les frais de règlement des sinistres suivront la même tendance que le coût moyen par sinistre; en d'autres termes, ils continueront d'accaparer le même pourcentage du coût global par sinistre.

Enfin, on pose l'hypothèse que les changements dans les comportements des intervenants et l'amélioration des services des centres d'estimation auront pour effet de diminuer le coût moyen par sinistre pour les garanties de responsabilité civile et de collision. C'est pourquoi, l'augmentation entre, le 1er juillet 1981 et le 30 juin 1982, du coût calculée à partir de l'inflation des prix des pièces et de la main-d'oeuvre a été réduite de 20% pour les voitures de tourisme et de 10% pour les véhicules utilitaires.

Facteurs de projection

Ces hypothèses donnent les augmentations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré, pour la période du 1er juillet 1981 au 30 juin 1983:

- voitures de tourisme :	1) responsabilité civile	10,6%
	2) collision	16,1%
	3) accident sans collision ni versement	34,0%
- véhicules utilitaires :	1) responsabilité civile	8,2%
	2) collision	18,8%
	3) accident sans collision ni versement	34,0%

2. Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation sont établis à 24% des coûts estimés; ce pourcentage est calculé à partir d'une projection du ratio frais d'exploitation/primes souscrites.

Les frais d'exploitation soumis par les assureurs à la Direction générale des assurances en 1981 ont servi de base aux calculs. Ils s'élevaient à 24,6% des primes souscrites.

Nous posons l'hypothèse que les frais d'administration augmentent de 12% en 1982 et 10% en 1983. Les autres composantes des frais d'exploitation, soit les commissions et les taxes et permis, sont fonction des primes souscrites. Quant à l'augmentation du volume des primes souscrites, on l'évalue à 32% en 1982 et à 16% en 1983; les primes souscrites pour l'année 1981 sont connues.

Les frais d'exploitation pour l'année d'assurance 1983 ont été établis à raison de 50% des frais estimés pour l'année civile 1982 et de 50% des frais estimés pour l'année civile 1983.